



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग-III - खण्ड 4
PART III—Section 4प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITYसं. 175]
No. 175]नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 30, 2007/भाद्र 8, 1929
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 30, 2007/BHADRA 8, 1929

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 अगस्त, 2007

सं. टीएएमपी/26/2006-बीपीसीएल (जेएनपीटी)।—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जेएनपीटी के द्वाव कागों बर्थ में इसके प्रचालनों हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/26/2006-बीपीसीएल (जेएनपीटी)

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)

—आवेदक

आदेश

(अगस्त 2007 के 7वें दिन पारित)

यह मामला (जेएनपीटी) के द्वाव कागों बर्थ के प्रचालनों हेतु दरों के संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 जेएनपीटी ने भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) को संबोधित और इस प्राधिकरण को पृष्ठाकृत प्रति वाले दिनांक 31 जनवरी, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल से जेएनपीटी में द्वाव कागों बर्थ के प्रचालन के लिए दरों के संशोधन के मामले पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण ने भी अपने दिनांक 13 अप्रैल, 2006 के पत्र सं. टीएएमपी/48/2005-जेएनपीटी द्वारा बीपीसीएल को बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच निष्पन्न लाइसेंस करार और अन्य सहायक दस्तावेजों की प्रति के साथ निर्धारित प्रपत्रों में व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था।

2.2 बीपीसीएल ने दिनांक 6 मई, 2006 के पत्र के अंतर्गत अपना व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समय 15 जुलाई 2006 तक बढ़ाने का अनुरोध किया था। बीपीसीएल के दिनांक 14 जुलाई, 2006 के अनुबर्ती अनुरोध पर 30 जुलाई, 2006 तक समयावधि आगे बढ़ाई गई थी।

2.3 बीपीसीएल ने अपने दिनांक 28 जुलाई, 2006 के पत्र द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। आरंभिक जांच पर यह पाया गया था कि बीपीसीएल ने विस्तृत आय आकलन, प्रचालन लागत, नियोजित पूँजी इत्यादि, प्रस्तावित मसौदा दरों का मान और 2005 तथा 2006 को समाप्त वर्षों के लिए वार्षिक लेखा जैसी अनेक अपेक्षित सूचनाएं/दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए थे।

2.4 बीपीसीएल को दिनांक 17 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा सभी दस्तावेजों/सूचना के साथ 31 अगस्त, 2006 तक व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया था।

2.5 बीपीसीएल ने दिनांक 31 अगस्त, 2006 के पत्र द्वारा जेएनपीटी के साथ हस्ताक्षरित लाइसेंस करार की प्रति प्रस्तुत की और अन्य दस्तावेज/सूचना प्रस्तुत करने के लिए सितम्बर, 2006 के अंत तक समयावधि बढ़ाने का अनुरोध किया। यह देखा गया कि यह मुद्दा 9. महीने से भी अधिक समय से लटक रहा था और बीपीसीएल पूर्ण दस्तावेजों से साथ प्रस्ताव प्रस्तुत न करने के लिए कोई न कोई बहाना बनाता रहा था। यह अनुमत किया गया कि बीपीसीएल का अनियमित दृष्टिकोण शायद इस गलत विश्वास के कारण है कि वे इस प्राधिकरण के किसी प्राधिकार के बिना जेएनपीटी में लागू प्रशुल्क अनिश्चित काल तक वसूल कर सकते हैं। इसलिए, 30 सितम्बर, 2006 तक समयावधि में विस्तार प्रदान करते समय इस कार्यालय के दिनांक 7 सितम्बर, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को सूचित किया गया था कि यदि सभी अपेक्षित दस्तावेजों के साथ कोई व्यापक प्रस्ताव बढ़ाई गई समयावधि के भीतर प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो यह प्राधिकरण यह अधिसूचित करने की कार्रवाई कर सकता है कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी प्रशुल्क की वसूली महापतन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार प्राप्त नहीं है। इसके साथ-साथ, यह निर्णय जेएनपीटी को भी सूचित कर दिया गया था।

2.6 पुनः 26 सितम्बर, 2006 को बीपीसीएल ने 15 नवम्बर, 2006 तक समयावधि में विस्तार करने का अनुरोध किया। विवश होकर यह मामला हमारे दिनांक 10 अक्टूबर, 2006 के पत्र द्वारा बीपीसीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के साथ उठाया गया। निचले स्तरों पर अपनाए गए अनियमित दृष्टिकोण का उल्लेख करते हुए उन्हें सूचित किया गया था कि यदि बीपीसीएल हमारे अनुरोध पर 15 दिन के भीतर कार्रवाई करने में असफल रहता है, तो व्यापार जगत को यह अधिसूचित कर दिया जाएगा कि द्रव्य कार्गो जेटी पर बीपीसीएल द्वारा प्रदान की जा रही सेवाएं इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं।

2.7 बीपीसीएल ने दिनांक 20 अक्टूबर, 2006 के पत्र द्वारा आश्वासन दिया कि यह अपेक्षित प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2006 तक प्रस्तुत कर देगा।

3. इस पृष्ठभूमि में, बीपीसीएल ने अपना प्रशुल्क प्रस्ताव 30 नवम्बर, 2006 को प्रस्तुत कर दिया था। बीपीसीएल का प्रस्ताव सारांश रूप में नीचे दिया गया है:

- (i) बीपीसीएल और इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) 2002 से जेएनपीटी में जुड़वां (टिवन) बर्थ द्रव्य कार्गो जेटी का प्रचालन कर रहे हैं। वर्ष 2002 में जेटी के चालूकरण से बीपीसीएल जेएनपीटी के दरों के मान के आधार पर प्रयोक्ताओं से वसूली कर रहा है।
- (ii) वर्ष 2009-10 तक के लिए वास्तविक यातायात, बीपीसीएल द्वारा अनुमानित यातायात और उन वर्षों के लिए एमजीटी निम्नलिखित हैं:

| वर्ष | यातायात (एमटी) | एमजीटी (एमटी) |
|---------|----------------|---------------|
| 2004-05 | 3509873 | 3500000 |
| 2005-06 | 3326222 | 3850000 |
| 2006-07 | 3006200 | 4000000 |
| 2007-08 | 4099700 | 4000000 |
| 2008-09 | 4791700 | 4000000 |
| 2009-10 | 5481700 | 4000000 |

- (iii) माल उत्तराई दरों और कार्गो संरचना में परिवर्तन के कारण वर्तमान में बर्थ का सीमा से अधिक उपयोग किया जा रहा है। बर्थ की कार्गो क्षमता उपयुक्त क्षमता माप नहीं है, क्योंकि यह कार्गो संरचना, पोत की किस्म, उत्तराई दरों, पाइपलाइनों आदि से संबंधित कार्य है।

(v) वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए लेखाकरण आंकड़े बीपीसीएल के समग्र लेखाबहियों से लिए गए हैं, क्योंकि जेटटी के लिए कोई पृथक वार्षिक रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है।

(vi) चार्टर्ड एकाउंटेंट ने जेटटी संबंधित वर्ष 2004-05 और 2005-06 को समाप्त वर्षों के लिए आय और व्यय विवरण तथा परिसंपत्ति विवरण को प्रमाणित किया है।

(vii) बीपीसीएल ने सुविधा प्रबंधन लागत की पूर्ति के लिए टर्मिनल के सभी प्रयोक्ताओं पर लागू 2.50 रुपए प्रति एमटी का नया प्रशुल्क लागू करने का प्रस्ताव किया है।

(viii) बीपीसीएल ने जेएनपीटी को 5.00 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान किया है। इसे 30 वर्षों की लाइसेंस अवधि में परिशोधित करने की बजाय बीपीसीएल ने 20 वर्षों की अवधि में परिशोधित किया है।

(ix) बीपीसीएल ने विभिन्न सेवाओं के संबंध में लगभग 34.54% से 66% तक की वृद्धि (कुछ मामलों में प्रस्तावित वृद्धि 150% से भी अधिक है) की भाँग की है।

(x) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में यथाप्रदर्शित प्रशुल्क के मौजूदा और प्रस्तावित स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति निम्नानुसार है :

| वर्ष | आय (लाख रुपए में) | | निवल अधिशेष/घाटा (लाख रुपए में) (आरओसीई के पूर्व) | | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष (+)/घाटा (आरओसीई के पूर्व) | |
|---------|-------------------|------------|---|------------|---|------------|
| | मौजूदा | प्रस्तावित | मौजूदा | प्रस्तावित | मौजूदा | प्रस्तावित |
| 2007-08 | 2031.32 | 2835.92 | 288.99 | 875.70 | 14% | 31% |
| 2008-09 | 2301.43 | 3195.01 | 548.52 | 1208.54 | 24% | 38% |
| 2009-10 | 2570.54 | 3552.60 | 746.81 | 1479.78 | 29% | 42% |

(यद्यपि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए बीपीसीएल ने मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 2.72% से 8.10% तक के बीच की दरों पर और प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर 8.24% से 16.06% तक की दरों पर आरओसीई प्रदर्शित किया है, फिर भी इसने अपने लागत विवरण के अनुसार किसी आरओसीई का दावा नहीं किया है। 15% के आरओसीई पर बीपीसीएल वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के दौरान प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर तथा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर घृणे में रहा।)

(xi) बीपीसीएल के अनुसार अगर उसके द्वारा यथा प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है, तो अगले तीन वर्षों के दौरान सृजित अतिरिक्त प्रचालन आय निम्नानुसार होगी :

| | |
|---------|-----------------|
| 2007-08 | 804.60 लाख रुपए |
| 2008-09 | 893.58 लाख रुपए |
| 2009-10 | 982.06 लाख रुपए |

4. लाइसेंस करार की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं :

(i) जेएनपीटी के साथ लाइसेंस करार पर दिनांक 17 अगस्त, 1999 को हस्ताक्षर किए गए।

(ii) लाइसेंस की अवधि 30 वर्ष की है।

(iii) टर्मिनल में कार्गो और अन्य सुविधाओं के संबंध में बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए जेएनपीटी भारत सरकार की अधिसूचना के अनुसार अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथानिर्णीत प्रशुल्क, जो भी लागू हो, नियत करेगा। (तथापि, बसर्ट की बीपीसीएल द्वारा संग्रहित प्रभार भारत सरकार द्वारा विधिवत अधिसूचित अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा नियंत समान सेवाओं के लिए समय-समय पर यथा लागू जेएनपीटी द्वारा नियत दरों से अधिक नहीं होगा।)

(iv) बीपीसीएल ने वर्ष में निम्नलिखित न्यूनतम यातायात का निम्नानुसार प्रहस्तन करने की गारंटी दी है:-

| प्रचालन प्रारंभ करने का तारीख से वर्ष | यातायात (मिलियन टन में) |
|---------------------------------------|-------------------------|
| पहला | 1.00 |
| दूसरा | 2.00 |
| तीसरा | 3.50 |
| चौथा | 3.85 |
| पांचवे वर्ष के आगे | 4.00 |

यदि बीपीसीएल किसी विशेष वर्ष के लिए एमजीटी प्राप्त करने में विफल रहता है, तो यह एमजीटी की आवश्यकता की कमी के लिए जेएनपीटी से अनुरोध कर सकता है। जेएनपीटी का ऐसी सहमति देने अथवा ऐसी सहमति देने से अस्वीकार करने का निर्णय अंतिम और बीपीसीएल पर बाध्यकारी होगा।

(v) बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी निम्नलिखित तरीके से होगी :

- (क) तेल उद्योग और सरकारी क्षेत्र के उपकरणों पर लागू धाटशुल्क प्रभारों का 20% ; और
- (ख) अन्य प्रयोक्ताओं पर लागू धाटशुल्क प्रभारों का 50%।

(vi) बीपीसीएल ने जेएनपीटी को 5 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान करना है।

(vii) बीपीसीएल को टैंक फार्म बैठाने और पाइपलाइन मार्ग के लिए 20 हेक्टेयर क्षेत्र पर जेएनपीटी को पट्टा किराया अदा करना है।

(viii) बीपीसीएल को उचित प्रारंभिक भारी तलकर्षण करना है।

- (ix) बीपीसीएल को लाइसेंस करार के परिशिष्ट-1 में यथानिर्धारित न्यूनतम मानक सुविधाएं प्रदान करनी हैं।
- (x) लाइसेंस अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा की जानी है।
- (xi) बीपीसीएल को विभिन्न जोखियों के लिए बीमा कवर प्रदान करना है।
- (xii) बीपीसीएल को एक पूर्व-निर्धारित अनुपात पर जेएनपीटी के साथ के.ओ.सु.ब. के कर्मचारियों पर होने वाले व्यय की भागीदारी करनी है।

5.1 प्रस्ताव को प्रशुल्क भामले के रूप में दिनांक 18 दिसम्बर, 2006 को पंजीकृत किया गया था।

5.2 बीपीसीएल ने प्रयोक्ता निकायों को कार्यकरण पत्रक परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2.4. निर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क प्रस्ताव ऐसे व्यारों और दस्तावेजों, जिन्हें वाणिज्यिक रूप से संवेदी/गोपनीय प्रकृति का होने के आधार पर प्रचालक द्वारा परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया जाता है, को छोड़कर परिचालित किया जाएगा। ऐसे अनुरोध में दस्तावेजों को वाणिज्यिक रूप से संवेदी के रूप में वर्गीकृत करने के कारणों की पर्याप्त रूप से वर्चा की जानी चाहिए तथा यह भी चर्चा की जानी चाहिए कि अगर अनुरोध नहीं माना जाता तो प्रचालक को कितनी अपूरणीय क्षति होगी। चूंकि, बीपीसीएल ने कार्यकरण की प्रकृति में वाणिज्यिक रूप से संवेदी होने के रूप में विचार करने का कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया, इसलिए बीपीसीएल के संपूर्ण प्रस्ताव को जेएनपीटी और अन्य प्रयोक्ता निकायों को परिचालित करने का निर्णय लिया गया था।

5.3 प्रस्ताव की एक प्रति जेएनपीटी और अन्य प्रयोक्ता संगठनों को परिचालित की गई थी। जेएनपीटी लिकिवड केमिकल वर्थ यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए) और जेएनपीटी से प्राप्त टिप्पणियां पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में बीपीसीएल को अप्रेषित की गई थी। बीपीसीएल ने जेएनपीटीएलसीबीयूए और जेएनपीटी, दोनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया है।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर बीपीसीएल से हमारे दिनांक 25 जनवरी, 2007 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल ने दिनांक 16 मार्च, 2007 को अपना उत्तर प्रस्तुत किया। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न और बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत उनके उत्तर नीचे प्रस्तुत किए गए हैं :

| महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|--|--|
| सामान्य : | |
| <p>(i) बीपीसीएल से संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 का अवलोकन करने और उत्पादकता का बैचमार्क स्तर दर्शाने तथा द्रव कार्गो बर्थ के बेहतर कार्यनिष्ठादान के लिए प्रोत्साहन और बैचमार्क स्तर से नीचे कार्यनिष्ठादान के लिए हतोत्साहन का प्रस्ताव देने के लिए अनुरोध किया जाता है। उत्पादकता बैचमार्क और पैरामीटरों को प्रशुल्क मानदंडों को नियंत्रित करने वाली शर्तों के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाना चाहिए।</p> | <p>बीपीसलएल बर्थ में निम्नलिखित सुविधाएं हैं :</p> <ol style="list-style-type: none"> बर्थ का सभी कार्गो स्वामियों द्वारा प्रयोग किया जाता है। कच्चे तेल और मूल तेल को छोड़कर पीओएल द्वारा लोडिंग आर्म का प्रयोग किया जाता है। पाइपलाइन के प्रयोक्ता - पीओएल प्रयोक्ताओं (अधिकांशतः बीपीसीएल और आईओसी) के 5% से कम। अन्य सभी प्रयोक्ताओं के पास बर्थ में वाटर प्रॉट तक विस्तारित स्वयं की पाइपलाइन हैं। <p>बीपीसीएल कार्गों की उत्तराई दरों पर कोई प्रभाव नहीं डालता, जो जहाज की पर्याप्ति दर, पाइपलाइन के व्यास और भंडारण क्षमता पर निर्भर होती है। बीपीसीएल कार्गों की लदान दर को भी प्रमाणित नहीं करता, क्योंकि तट के पम्प संबंधित भंडारण टैंक स्वामियों द्वारा प्रचालित किए जाते हैं।</p> <p>बर्थ की उपलब्धता बर्थ पर पंक्ति लगाने और उत्तराई दर द्वारा नियंत्रित होती है, जो बीपीसीएल के नियंत्रणाधीन नहीं है। बीपीसीएल बर्थ की उपलब्धता की गारंटी नहीं दे सकता, क्योंकि इसका बर्थ पर कब्जा लेने के लिए मूल्यनिर्धारण पर कोई नियंत्रण नहीं होता।</p> <p>इन परिस्थितियों के अधीन, बर्थ में प्रति कार्य घंटे उत्पादन टर्मिनल के लिए क्षमता का सर्वोत्तम भाव है। बर्थ में सभी कार्गों के लिए प्रति कार्य घंटे उत्पादन वर्ष 2004-05 में 501 एमटी से 7% की सीएजीआर की दर पर सुधरकर वर्ष 2005-06 में 573 एमटी हो गया है।</p> |
| <p>(ii) नए प्रशुल्क दिशानिर्देश मुख्यतः वाणिज्यिक विचार पर प्रचालक के विवेक पर दर हैं को घटाने की सामान्य नमनीयता की न्यूनमति देते हैं। अपने 5 वर्षों के प्रचालन वे दौसन बीपीसीएल द्वारा की गई और भविष्य में की जाने वाली प्रस्तावित ऐसी कोई कारी, अगर कोई हो, को सूचीबद्ध किया राए और यातायात की वृद्धि पर दी गई/ दी जाने वाली ऐसी रियायत के परिणामी प्रभाव का मद-वार विश्लेषण किया जाए।</p> | <p>बीपीसीएल के पास विवेकाधीन मूल्यनिर्धारण नीतियां नहीं हैं और यह स्वामित्व पर ध्यान दिए बिना, जहां लागू हो, सांविधिक दिशानिर्देश के अधीन सभी कार्गों के लिए प्रकाशित प्रशुल्क का पालन करता है।</p> |
| <p>(iii) कृपया, बताएं कि क्या यह यह करार न्यूनतम निवेश अनिवार्यता की मात्रा नियत करता है और क्या लागत विवरण में विचार किया गया वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है या नहीं। अगर वास्तविक निवेश न्यूनतम निवेश अनिवार्यता से अधिक है तो कृपया उसके लिए कारण प्रस्तुत करें।</p> | <p>रियायत करार में कोई न्यूनतम निवेश अनिवार्यता निर्दिष्ट नहीं किया गया है। तथापि, जेएनपीटी से बीपीसीएल को संबोधित दिनांक 11 मई, 1998 का टेका पत्र बीपीसीएल से सुविधा को "मात्र एक समर्पित तेल बर्थ के रूप में ही नहीं बल्कि एक सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में तैयार करने की अपेक्षा करता है, ताकि यह कन्टेनर/सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में प्रयोग किए जाने के अधीन हो।"</p> |
| <p>(iv) लाइसेंस करार निर्दिष्ट करना है कि बीपीसीएल को योग्य परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की उपलब्धता की सीमा तक</p> | <p>चूंकि, भूमि जेएनपीटी से ली गई है, इसलिए यह लागू नहीं है।</p> |

| महापत्तन प्रश्नुल्क प्राधिकरण द्वारा उत्तर गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|---|--|
| परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को रोजगार देना होगा। बीपीसीएल द्वारा अधिग्रहीत परियोजना से प्रभावित व्यक्तियों के ब्यौरे, अगर कोई हो, प्रस्तुत किए जाएं। | |
| (v) द्रव कार्गो बर्थ की डिजाइन मात्र न केवल एक समर्पित तेल बर्थ बल्कि सामान्य प्रयोजन बर्थ के रूप में तैयार की जानी होगी, ताकि भविष्य में यह कटेनर/सामान्य कार्गो बर्थ के रूप में प्रयोग किए जाने के अधीन हो। कृपया, यह बताएं कि क्या जेएनपीटी द्वारा लाइसेंस करार करने के पूर्व दी गई शर्त बीपीसीएल द्वारा रखीकार की गई है और उनका पालन किया गया है। | हां, शर्त का बीपीसीएल द्वारा पालन किया गया है। |
| (vi) बीपीसीएल ने केवल दिनांक 31 मार्च, 2003 और 31 मार्च, 2004 की यथास्थिति आय और व्यय तथा द्रव कार्गो जेटटी की स्थायी परिसंपत्तियों का प्रमाणित विवरण ही प्रस्तुत किया गया है। कृपया, विस्तारपूर्वक वर्णन करें कि इस प्राधिकरण के अवलोकन हेतु सामान्य वार्षिक लेखा क्यों प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। | बीपीसीएल में द्रव कार्गो जेटटी के लिए कोई पृथक वार्षिक लेखा तैयार नहीं किया जाता है। जेटटी से संबंधित सभी राजस्व और पूंजी लेन-देन लेखाकरण प्रणाली में पृथक लागत केन्द्र में दर्ज किया जाता है। इसलिए, उस लागत केन्द्र से संबंधित सभी मंदे निकाली जाती हैं और विवरण विधिवत तैयार किया जाता है। इन विवरणों को एक प्रैविट्सरत चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया है। |
| (vii) जेटटी के आय/व्यय और स्थायी परिसंपत्तियों का ब्यौरा दिनांक 31 मार्च, 2003 और 31 मार्च, 2004 की यथास्थिति प्रस्तुत किया गया है। जेटटी में प्रचालन प्रारंभ होने से लेकर यातायात, डिजाइन क्षमता, क्षमता उपयोग, प्रचालन आय, प्रचालन व्यय, स्थायी परिसंपत्तियों और नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर आय आदि जैसे सभी ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं। | दिनांक 31 मार्च, 2005 और 31 मार्च, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए जेएनपीटी द्रव कार्गो जेटटी की स्थायी परिसंपत्तियों और आय/व्यय का प्रमाणित विवरण प्रस्तुत किया गया है। |
| ख. क्षमता | |
| (i) प्रपत्र 2क के अनुबंध-2 में वर्ष 1999-2000, 2000-01 और 2006-07 के लिए बर्थ पर कब्जे का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है। चूंकि, द्रव कार्गो जेटटी वर्ष 2002 से ही प्रचालनरत हुआ है, इसलिए वर्ष 1999-2000 और 2000-01 का उल्लेख त्रुटिपूर्ण प्रतीत होता है। कृपया, स्पष्ट करें। कृपया, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएं। | प्रपत्र 2क, अनुबंध-2 में दो सारणियां हैं। सारणी-1 वर्ष 1998 में किए गए व्यवहार्यता अध्ययन के अनुसार तैयारशुदा क्षमता का संगणन प्रदान करती है। सारणी-2 वर्ष 2004-05 से 2005-06 तक के वास्तविक कार्यनिष्ठादान और वर्ष 2006-07 के अनुमानित तथा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पूर्वानुमानित कार्यनिष्ठादान का वर्णन करती है। |
| (ii) कृपया, पुष्टि करें कि जेटटी के अग्र भाग में केवल 40000 डीडब्ल्यूटी तक के और पश्च-भाग में 25000 डीडब्ल्यूटी तक के पोत | पोतों की विभिन्न किस्मों के लिए अग्र और पश्च किनारे के लिए कब्जे का परिकलन तैयारशुदा परिकलन है और यह वास्तविक कार्यनिष्ठादान नहीं दर्शाता। |

| महापत्तन प्रश्नलक्ष्म प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------|--------------------|------------|--|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------|--------------------|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|-----|----|
| <p>ही बर्थ किए जा सकते हैं। अग्र-भाग और पश्च-भाग में वर्ष 2006-07 के लिए बर्थ पर कब्जा क्रमशः 54% और 40.46% दर्शाया गया है। तथापि, वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक कार्यनिष्ठादान विवरण में बर्थ का कब्जा 63.76% दर्शाया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि विभिन्न विवरणों में विभिन्न प्रतिशतता क्यों निकाली गई है। कृपया, यह भी वर्णन करें कि प्रस्ताव के प्रपत्र-2 के अनुबंध-2 द्वारा कार्गो के कार्य घंटे, अकार्य घंटों और बर्थ के कब्जे का हिसाब कैसे निकाला गया है।</p> | <p>जेट्टी निम्नलिखित आकार के टैंकरों की आवश्यकता पूरी कर सकता है :</p> <p>अग्र-भाग : 85,000 डीडब्ल्यूटी के पोस्ट पैनामेक्स पोत के लिए प्रावधान सहित 50,000 डीडब्ल्यूटी</p> <p>पश्च भाग : 25,000 डीडब्ल्यूटी से 30,000 डीडब्ल्यूटी तक बर्थ के कब्जे के संगणन के लिए स्पष्टीकरण :</p> <p>बर्थ का कब्जा = प्रचालन अवधि + गैस-प्रचालन अवधि (पोत की)</p> <p>कार्गो का कार्य घंटा = कुल प्रचालन अवधि (उत्तराई/ लदान के लिए अवधि)</p> <p>अकार्य घंटा = कुल उपलब्ध अवधि - कुल प्रचालन अवधि</p> <p>सभी अवधियां बर्थ में लगाने के समय से प्रस्थान की अवधि तक प्रत्येक पोत के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा दर्ज की जाती हैं और ये रिकार्ड इस परिकलन का आधार बनते हैं।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(iii) क्षमता को संगत बर्थ में सृजित/सृजित को जाने वाली सुविधा के तैयारशुदा पैरामीटर के संदर्भ में परिकलित किया जाना चाहिए न कि बर्थ के प्राप्त/प्राप्त किए जाने के लिए प्रत्याशित कब्जे के आधार पर। इसलिए, बीपीसीएल से क्षमता परिकलन की समीक्षा करने और पूर्वानुमानित प्रत्येक पैरामीटरों का औचित्य भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> | <p>पूर्ण उत्तराई और हॉलेज की उपलब्धता सहित निम्नलिखित तरीके से एफओ, एसकेओ, एचएसडी और नेप्था के प्रहस्तन के लिए टैंकर के संरूपण से संबद्ध पूर्वानुमानों पर डिजाइन क्षमता आधारित होती है :</p> <ul style="list-style-type: none"> 22,500 एमटी का वहन करने वाले 25,000 डीडब्ल्यूटी के टैंकर में प्रहस्तन किए जाने के लिए पूर्वानुमानित एफओ और एसकेओ 36,000 एमटी का वहन करने वाले 40,000 डीडब्ल्यूटी के टैंकरों द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए पूर्वानुमानित एचएसडी और नेप्था। <p>वर्ष 2001-02 में निर्माण पूरा होने पर इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड के अनुमानों के अनुसार जेट्टी का डिजाइनशुदा श्रूपुट प्रति पोत 34 घंटे की सेवा अवधि मानते हुए 3.069 मिलियन टन है।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(iv) संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार अगर किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है, तो उसपर आरओसीई के लिए विचार किया जाएगा जहां तक कि अगर पूर्ण क्षमता उपयोग प्राप्त नहीं भी किया जाता। इसलिए, बीपीसीएल से रियायत करार के संदर्भ में दायित्वों के अनुपालन की समीक्षा करने और यह पुष्टि करने का सुझाव दिया जाता है कि यह नियोजित पूंजी पर 100% आय के लिए पात्र होगा।</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">बर्थ</th> <th colspan="3">थ्रूपुट टीएमटी</th> <th colspan="2">टैंकर आगमन</th> </tr> <tr> <th>पूर्वानुमानित योग</th> <th>40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में</th> <th>25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में</th> <th>40,000 डीडब्ल्यूटी</th> <th>25,000 डीडब्ल्यूटी</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999-00</td> <td>3469</td> <td>2306</td> <td>1163</td> <td>64</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>3069</td> <td>1895</td> <td>1174</td> <td>53</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>6582</td> <td>4349</td> <td>2233</td> <td>120</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> <p>जैसाकि देखा जा सकता है, श्रूपुट परिकलन पोतों की संख्या के रूप में यातायात से संबंधित पूर्वानुमानों के आधार पर प्रभावित होते हैं। पोत 'यातायात के पूर्वानुमानित प्रशाव की तुलना में विशिष्टता किस्म में परिवर्तन जो वास्तविकता है, सुविधा के श्रूपुट पर प्रभाव डालता है।</p> <p>बीपीसीएल के निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुपालन में हैं और इसलिए नियोजित पूंजी पर 100% आय के लिए पात्र हैं।</p> | बर्थ | थ्रूपुट टीएमटी | | | टैंकर आगमन | | पूर्वानुमानित योग | 40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में | 25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में | 40,000 डीडब्ल्यूटी | 25,000 डीडब्ल्यूटी | 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 |
| बर्थ | थ्रूपुट टीएमटी | | | टैंकर आगमन | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | पूर्वानुमानित योग | 40,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में | 25,000 डीडब्ल्यूटी टैंकरों में | 40,000 डीडब्ल्यूटी | 25,000 डीडब्ल्यूटी | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उत्तर गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर | | | | | | | | | | |
|--|--|------|---------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|
| ग. यातायात | | | | | | | | | | | |
| (i) वर्ष 2006-07 का शूपुट वर्ष 2005-06 के 3.326 एमटी शूपुट की तुलना में 3.006 एमटी अनुमानित है। बीपीसीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि वर्ष 2006-07 में शूपुट पिछले वर्ष की तुलना में 9.62% कम क्यों हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए शूपुट का अनुमान क्रमशः 4.099 एमटी, 4.791 एमटी और 5.481 एमटी लगाया गया है। यद्यपि, बीपीसीएल ने उस आधार, जिससे मद-वार यातायात अनुमान किया गया है, प्रस्तुत किया है, फिर भी यह वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है कि शूपुट में अंगले तीन वर्षों में वृद्धिकारी रूप से 36.36%, 16.88% और 14.40% की वृद्धि कैसे अनुमानित है, विशेषकर जब प्रशुल्क का 35.4% से 150% की सीमा में बढ़ाया जाना प्रस्तावित है। | <p><u>वर्ष 2006-07 में कम यातायात का कारण</u></p> <p>प्रपत्र 2क, अनुबंध-1 "पूर्वानुमान के लिए आधार" शीर्षक कॉलम में यातायात में उत्पाद-वार परिवर्तन का स्पष्टीकरण प्रदान करता है।</p> <p><u>प्रशुल्क वृद्धि के बावजूद यातायात की वृद्धि</u></p> <p>पूर्वानुमान वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पिछले वर्षों में वृद्धिकारी यातायात का 88%, 93% और 94% से अधिक का अंशदान कच्चे तेल द्वारा किया जाता है, जो ओएनजीसी के लिए शूपुट के अनुमानों पर आधारित हैं।</p> <p>साधारणतया, पूर्वानुमान अवधि के लिए कच्चे तेल को छोड़कर कार्गो के लिए वार्षिक यातायात वृद्धि का अनुमान संबंधित वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में 4%, 103% और 1.4% अधिक पर मूल्य वृद्धि का प्रभाव मानते हुए संतुलित रूप से लगाया गया है।</p> | | | | | | | | | | |
| (ii) प्रपत्र 3क में वर्ष 2006-07 और 2008-09 में प्रहस्तन किए जाने वाला यातायात नहीं दर्शाया गया है। कृपया, पुष्टि करें कि वर्ष 2006-07 और 2008-09 के दौरान प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 3,006,200 एमटी और 4,791,700 एमटी है। | एमटी में अनुमानित कुल यातायात निम्नानुसार है : | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>यातायात</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td><td>3,006,200</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>4,099,700</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>4,791,700</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>5,481,700</td></tr> </tbody> </table> | वर्ष | यातायात | 2006-07 | 3,006,200 | 2007-08 | 4,099,700 | 2008-09 | 4,791,700 | 2009-10 | 5,481,700 |
| वर्ष | यातायात | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | 3,006,200 | | | | | | | | | | |
| 2007-08 | 4,099,700 | | | | | | | | | | |
| 2008-09 | 4,791,700 | | | | | | | | | | |
| 2009-10 | 5,481,700 | | | | | | | | | | |
| (iii) वर्ष 2006-07 के दौरान द्रव टर्मिनल पर प्रहस्तान किया जाने वाला अनुमानित शूपुट प्रस्तुत किया गया है। चूंकि, वर्ष लगभग समाप्त हो रहा है, इसलिए कृपया कार्गो के आंकड़ों सहित वर्ष 2006-07 के दौरान आज तक प्रहस्तन किया गया वार्स्तविक यातायात प्रस्तुत करें। | वर्ष 2006-07 के लिए वार्स्तविक यातायात 2,96,090 एमटी है। | | | | | | | | | | |
| घ. प्रचालन आय | | | | | | | | | | | |
| (i) बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच किए गए लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरों के नियंत्रण किए जाने तक जेएनपीटी के दरों के मान का अनुपालन करना होगा। बीपीसीएल द्वारा प्रदर्शित वर्तमान दर द्रव कार्गो के संबंध में लाइसेंस करार के परिशिष्ट-VII द्वारा जेएनपीटी के दरों के मान में दर्शाई गई दरों से मेल नहीं खाती। जेएनपीटी ने तब आयातों और निर्यातों के लिए पृथक दरें प्रदान की थीं। यह देखा जाता है कि बीपीसीएल ने आयात और निर्यात दरों के मध्यमान को सभी द्रव कार्गो | <p>इस समय बीपीसीएल की सुविधा में दरों के मान लाइसेंस करार के परिशिष्ट-VII के अनुसार हैं। प्रस्तावित दरों की अनुसूची में यथा प्रदर्शित "वर्तमान दर" मध्यमान दरें दर्शाती हैं और उन्हें इस तरीके से केवल प्रस्तावित दरों के साथ तुलना की सुविधा के लिए ही दर्शाया गया है।</p> <p>बीपीसीएल आयातों और निर्यातों के लिए समरूप दर प्रभारित करने का प्रस्ताव रखता है और उसके लिए प्रशुल्क प्रस्ताव का अनुमोदन मांगता है।</p> | | | | | | | | | | |

| महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|--------|---------------|--------|--------|--------|
| के लिए वर्तमान दर के रूप में दर्शाया है। संगत आदेश, जिसके अधीन आयात और निर्यात के लिए द्रव कार्गो हेतु समरूप दरें लागू की गई थीं, का उल्लेख किया जाए। | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) बीपीसीएल ने घाटशुल्क प्रबंधन, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन प्रभारों, कंप्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, द्रव नाइट्रोजन, बीपीसी वेपोराइजर, पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्तमान और प्रस्तावित दरें भी प्रस्तुत की हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि किस आदेश/आदेशों, के अधीन इन सेवाओं के लिए वर्तमान दरें लागू हुईं। बीपीसीएल से जेएनपीटी के दरों की अनुसूची के संगत खंड, जिनके अधीन इन सेवाओं के लिए दरें निर्धारित की गई हैं, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | प्रस्तुत नहीं। | | | | | | | | | | | | |
| (iii) सुविधा प्रबंध सेवा के लिए एक नई दर लागू किया जाना प्रस्तावित है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रस्तावित प्रभार पोत स्वामियों अथवा आयातकों/ निर्यातकों से वसूल किए जाने हैं। यह दर लागू करने का पूर्ण औचित्य लागत विवरण के साथ प्रस्तुत किया जाए। | सुविधा प्रबंध प्रभार सुविधा में प्रहस्तन किए गए प्रति टन कार्गो पर लगाया जाना प्रस्तावित है। इसे बर्थ में कार्गो निकालने/अंतरण के लिए प्रयुक्त पाइपलाइनों के प्रदायकों पर लगाया जाएगा। अथवा इसे कार्गो स्वामियों यथा आयातकों/निर्यातकों पर लगाया जाएगा। प्रस्तावित सुविधा प्रबंध प्रभार के लिए तर्काधार पहले स्पष्ट किया जा चुका है। सभी लागत व्यौरे प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रदान किए गए हैं। प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में सुविधाओं की विशिष्टता के आधार पर सेवाओं में सभी पूंजीगत लागतें आवंटित की गई हैं। प्रत्यक्ष किस्म की केवल प्रचालन लागतों को संबंधित सेवाओं पर आरोप्य किया जाता है, जबकि सामान्य और प्रशासनिक प्रवृत्ति के सभी उपरियों को सुविधा प्रबंध के अधीन शामिल किया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि नियोजित पूंजी पर पर्याप्त आय सृजित करने की आवश्यकता के अनुरूप है। वास्तव में, यहां तक कि प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के बाद भी टर्मिनल की सुविधा में आरओसीई में पर्याप्त धारा बना रहेगा। | | | | | | | | | | | | |
| (iv) बीपीसीएल ने अनुबंध-2 में वर्णित विभिन्न सेवाओं के संबंध में 34.54%, से लेकर 66% की सीमा तक वर्तमान दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है (कुछ मामलों में प्रस्तावित वृद्धि 150% से भी अधिक है)। प्रत्येक सेवाओं के संबंध में बीपीसीएल से लागत व्यौरों सहित प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य देने का अनुरोध किया जाता है। | प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि उच्च उत्तराई वाले कार्गो आकर्षित करने के सिद्धांत को नहीं हटाती। 90% से अधिक राजस्व का अंशदान करने वाले प्रशुल्कों में 5% और 34% के बीच वृद्धि होना प्रत्याशित है और ऐसी वृद्धि के बाद भी यह अन्य पत्तनों की तुलना में प्रतिस्पर्धी बना रहता है। | | | | | | | | | | | | |
| (v) दरों में वृद्धि के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्णित कारणों में से एक प्रतिस्पर्धी दर प्रस्ताव के माध्यम से उच्च उत्तराई वाले कार्गो को आकर्षित करना है। बीपीसीएल को यह स्पष्ट करना है कि दरों में 35% से 150% की वृद्धि द्वारा इस उद्देश्य को कैसे प्राप्त किया जा सकता है। | प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को प्राप्त होने वाले कुल अतिरिक्त राजस्व का व्यौरा निम्नानुसार है : (लाख रुपए) | | | | | | | | | | | | |
| (vi) कृपया, बताएं कि अगले 3 वर्षों में प्रस्तावित दर संशोधन से प्रतिवर्ष कितना अतिरिक्त राजस्व सृजित होना अनुमानित है। कृपया, विभिन्न कार्यकलापों/ उप-कार्यकलापों के अधीन अनुमानित अतिरिक्त राजस्व के आंकड़े भी प्रस्तुत करें। | <table border="1"> <thead> <tr> <th>सेवा</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाटशुल्क</td> <td>574.92</td> <td>644.71</td> <td>714.21</td> </tr> <tr> <td>सुविधा प्रबंध</td> <td>102.49</td> <td>119.79</td> <td>137.04</td> </tr> </tbody> </table> | सेवा | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | घाटशुल्क | 574.92 | 644.71 | 714.21 | सुविधा प्रबंध | 102.49 | 119.79 | 137.04 |
| सेवा | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | | | | | | | | | | |
| घाटशुल्क | 574.92 | 644.71 | 714.21 | | | | | | | | | | |
| सुविधा प्रबंध | 102.49 | 119.79 | 137.04 | | | | | | | | | | |

| महापंचन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर | | | |
|--|--|---|------------|---------|--------|
| | | घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार | 119.57 | 121.33 | 122.98 |
| | | पाइपलाइन | 3.50 | 3.54 | 3.59 |
| | | कंप्रेसर | 2.50 | 2.53 | 2.56 |
| | | पिंग | 0.58 | 0.59 | 0.60 |
| | | वेपोराइजर | 0.28 | 0.30 | 0.30 |
| | | नाइट्रोजन राजस्व | 0.70 | 0.70 | 0.70 |
| | | बंकरिंग | 0.08 | 0.08 | 0.08 |
| | | जोड़ | 804.62 | 893.58 | 982.06 |
| (vii) | यह देखा जाता है कि बर्थ अन्य प्रयोक्ताओं की पाइपलाइन बिछाने के लिए पर्याप्त क्षमता सहित एक सड़क द्वारा टैंक टर्मिनल से जुड़ा है। बीपीसीएल और अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा उसपर बिछाई गई पाइपलाइन का व्यौत्त उससे हुई आय के साथ प्रस्तुत किया जाए। | बीपीसीएल ने पाइपलाइन और कंप्रेसर, पिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन सेवाओं जैसी अन्य संबद्ध सेवाओं के कारण वर्ष 2004-05 और 2005-06 में क्रमशः 45.20 लाख रुपए और 18.43 लाख रुपए का राजस्व सृजित किया है। टैंक टर्मिनल के स्वामी पाइपलाइन प्रदान करते हैं और बीपीसीएल की परस्पर परिवर्तन सुविधा का प्रयोग करते हैं, परंतु उनसे बीपीसीएल को कोई मार्गाधिकार प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं होती। | | | |
| (viii) | लाइसेंस करार बीपीसीएल का स्वयं अपने जहाजों और तेल उद्योग के जहाजों की बर्थिंग के मामले में अधिमानता देने की अनुमति देता है। क्या ऐसी अधिमानता दी जाती है और क्या उसके लिए कोई अतिरिक्त प्रभार लगाया जाता है, कृपया इसका व्यौत्त प्रस्तुत करें। | बीपीसीएल तेल उद्योग के जहाजों के लिए अधिमान्य बर्थ आवंटन के लिए कोई प्रभार संग्रहित नहीं करता। | | | |
| ड प्रधानमन्त्री लागत | | | | | |
| (i) | लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंस अवधि के दौरान टर्मिनल की मरम्मत बीपीसीएल द्वारा की जानी होगी। मरम्मत पर किए गए और अगले तीन वर्षों में किए जाने के लिए अनुमानित व्यय दर्शाया जाए। | प्रस्तावित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय निम्नानुसार हैं : | (लाख रुपए) | | |
| | | सेवाएं | 2006-07 | 2007-08 | |
| | | निवारक अनुरक्षण | 34.60 | 36.35 | |
| | | अतिरिक्त पुर्जे | 112.35 | 31.82 | |
| | | खराबी होने पर मरम्मत | 34.05 | 20.56 | |
| | | उपभोग्य वस्तुएं | 49.30 | 24.32 | |
| | | सिविल, यांत्रिक और विविध अनुरक्षण | 28.00 | 10.40 | |
| | | जोड़ | 258.30 | 123.45 | |
| (ii) | प्रपत्र 3ख में, बीपीसीएल ने वर्ष 2005-06 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 7.56 लाख रुपए दर्शाया है। यह व्यय वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 258.30 लाख रुपए, 123.45 लाख रुपए, 129.62 लाख रुपए और 136.10 लाख | वर्ष 2005-06 तक मरम्मत और अनुरक्षण व्यय बीपीसीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्यय पर आधारित है। व्यय के विशिष्ट अनुमान किए गए हैं और वर्ष 2006-07 के लिए बजट बनाया गया है, जिसमें कई एककालिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक की पूर्वानुमान अवधि के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय को एककालिक व्यय निकालकर सामान्यीकृत किया गया है। | | | |

| निम्नलिखित प्रश्नोत्तर प्राधिकरण द्वारा उत्तर गए ग्रन्थ | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|--|--|
| रुपए अनुमानित है। मरम्मत और अनुरक्षण व्यय के अनुमान करने का आधार स्पष्ट किया जाए। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2005-06 के बाद व्यय काफी अधिक क्यों बढ़ जाता है, इसे कृपया स्पष्ट किया जाए। व्यय का पूर्वानुमान संशोधित प्रश्नोत्तर दिक्षानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान उत्तास-चदाव के संदर्भ में मूल्य घटबढ़ के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2006-07 पर लागू दर 4.5% है। कृपया, व्यय के पूर्वानुमानों में संशोधित संशोधन करें। | इस व्यय का मद-वार आंकड़ा प्रस्तुत किया जाता है। |
| (iii) संभवतः मरम्मत और अनुरक्षण व्यय का प्रपत्र 3क में गलती से अनुरक्षण तलकर्षण व्यय के रूप में दर्ज किया गया है। बीपीसीएल से इसकी पुनः जांच और स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है। | जी, हां। वर्णित व्यय मरम्मत और अनुरक्षण के लिए है, अनुरक्षण तलकर्षण व्यय के लिए नहीं। |
| (iv) ऊपर (i) में उल्लिखित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अतिरिक्त, बीपीसीएल ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए जेटटी प्रचालन और अनुरक्षण के क्रमशः 51.57 लाख रुपए, 54.15 लाख रुपए, 56.86 लाख रुपए और 59.70 लाख रुपए की लागत अनुमानित की है। परवर्ती लागत पूर्व से कैसे भिन्न है, कृपया स्पष्ट करें। | जेटटी प्रचालन और अनुरक्षण लागत जेटटी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए उनके द्वारा किए गए करार के संबंध में इंडियन ऑयल टैकिंग लिमिटेड (आईओटीएल) को देय राशि प्रदर्शित करती है। दिनांक 11 मार्च, 2006 को किए गए और 10 मार्च, 2007 तक देय करार के अनुसार आईओटीएल को देय कुल वार्षिक राशि 51,57,000 रुपए है। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के पूर्वानुमान वर्षों के लिए हमने प्रत्येक वर्ष के लिए 5% की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है। |
| (v) वर्ष 2006-07 के लिए पाइपलाइन मार्ग प्रभारों के रूप में 13.06 लाख रुपए दर्शाए गए हैं। अगले तीन वर्षों के लिए यह व्यय प्रति वर्ष 6.53 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2006-07 के लिए व्यय को उच्चतर स्तर पर क्यों रखा गया है, इसे स्पष्ट करें। | पाइपलाइन मार्ग प्रभार जेएनपीटी को उनसे प्राप्त मांग नोटिस के अनुसार अदा करना प्रस्तावित है। व्यय का अनुमान जेएनपीटी से प्राप्त वास्तविक व्यारों के आधार पर किया गया है। |
| (vi) पर्यावरण प्रबंध लागत पर व्यय के बारे प्रस्तुत किए जाएं। वर्ष 2006-07 के लिए यह व्यय 27.85 लाख रुपए रखा गया है और अगले तीन वर्षों के लिए प्रतिवर्ष लागभग 5 लाख रुपए अनुमानित है। कृपया, चालू वर्ष में उच्चतर व्यय का कारण स्पष्ट किया जाए। | पर्यावरण प्रबंध लागतें जेएनपीटी को देय हैं। तथापि, बीपीसीएल ने अभी तक कोई भुगतान नहीं किया है। यह अनुमान है कि सभी पूर्वाधिक व्यय और चालू व्यय अर्थात् वर्ष 2006-07 तक वर्ष 2008-07 में अदा किए जाएंगे। तदनुसार, वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान 27,84,738 रुपए पर अधिक है और इसमें निम्नलिखित अवधियों के लिए भुगतान शामिल हैं : |

| वर्ष | राशि |
|---------|-----------|
| 2002-03 | 505,248 |
| 2003-04 | 527,740 |
| 2004-05 | 550,584 |
| 2005-06 | 660,023 |
| जोड़ | 27,84,738 |

| महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|--|--|
| <p>(vii) बीपीसीएल ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के लिए व्यय के रूप में जेएनपीटी को 592.80 लाख रुपए, 677.71 लाख रुपए और 587.45 लाख रुपए का रॉयल्टी भुगतान दर्शाया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 691.13 लाख रुपए, 749.86 लाख रुपए और 808.23 लाख रुपए अनुमानित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, जहां बोली देने की प्रक्रिया को दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दिया गया था, प्रशुल्क संगणन में प्रशुल्क नियतन के लिए लागत के रूप में रॉयल्टी के भुगतान का हिसाब इस तरीके से रखा जाएगा कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन रॉयल्टी भुगतान को हिसाब में नहीं लेने के कारण प्रचालक को संभावित हानि से बचाया जा सके। तथापि, इसकी उस अवधि, जब तक ऐसी संभावित हानि उत्पन्न होगी, के लिए अनुमति होगी। बीपीसीएल को होने वाली हानि को स्पष्ट करना है, अगर रॉयल्टी भुगतान को प्रशुल्क संगणन के लिए हिसाब में नहीं लिया जाता। इसके अतिरिक्त, अगर बीपीसीएल को हानि होगी तो उस अवधि, जब तक ऐसी हानि जारी रहने की संभावना है, सुनिश्चित करना आवश्यक है।</p> | <p>टर्मिनल के लिए रियायत करार पर जुलाई, 2003 से पूर्व हस्ताक्षर किए गए हैं। टर्मिनल आपरेटर के रूप में बीपीसीएल मौजूदा प्रशुल्क स्तरों पर टर्मिनल के प्रधालन से पर्याप्त अधिशेष सृजित नहीं कर रहा है। यहां तक कि संशोधित प्रशुल्क स्तरों पर यह मानते हुए कि राजस्व हिस्से को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में माना जाता है, अधिशेष अनुमत्य आरओसीई से कम होगा। अगर ऐसे राजस्व हिस्से की प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जानी थी तो ऐसे राजस्व हिस्से के कारण हानियों ऐसी अवधि जिसके लिए राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं दी जाती है, के लिए देय रॉयल्टी की समतुल्य राशि होगी और इससे अनुमत्य आरओसीई के संबंध में घाटे की सीमा में बृद्धि होगी।</p> |
| <p>(viii) वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के लिए तकनीकी सेवा शुल्क के लिए व्यय के रूप में 79.06 लाख रुपए, 84.58 लाख रुपए, 128.12 लाख रुपए, 191.43 लाख रुपए, 123.28 लाख रुपए और 127.34 लाख रुपए दर्शाएं गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रंवर्तकों अथवा अपने संबद्ध संगठनों को देय तकनीकी सेवा शुल्क (आयकर अधिनियम की धारा 92(क) के अधीन यथा परिभाषित) को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ लागत की खीकार्य मद के रूप में नहीं माना जाएगा, अगर परस्पर संबंध का मानदंड लागू करते हुए इसका औचित्य न्यायित नहीं किया जाता। इसलिए, बीपीसीएल से परस्पर संबंध के आधार पर</p> | <p>उत्स्थित राशियां प्रचालन लागतों में शामिल अन्य व्यय प्रदर्शित करती हैं, देय तकनीकी सेवा शुल्क नहीं। बीपीसीएल द्वारा कोई तकनीकी सेवा शुल्क देय नहीं है।</p> |

| महापत्तन प्रश्नुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|---|---|
| देय तकनीकी सेवा शुल्क का औद्योगिक स्थापित करने के लिए आयकर निर्धारण आदेश की प्रति के साथ "तकनीकी सेवा शुल्क" शीर्ष के अधीन किए गए और किए जाने के लिए अनुमानित भुगतानों का व्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | |
| (ix) कृपया, प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों के आंकड़े प्रस्तुत किए जाएं। इस शीर्ष के अधीन व्यय पिछले वर्ष के 47.48 लाख रुपए से घटकर वर्ष 2006-07 में 42.77 लाख रुपए हो गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए व्यय का उल्लेख क्रमशः 44.23 लाख रुपए, 46.28 लाख रुपए और 48.44 लाख रुपए किया गया है। आगामी तीन वर्षों के लिए व्यय का अनुमान करने हेतु अपनाया गया आधार प्रस्तुत किया जाए। | प्रबंध और सामान्य उपरिव्ययों में कर्मचारी लागत जैसे व्यय, यात्रा, किराया, संचार लागत आदि जैसे प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। इनका व्यय जेटटी के समग्र प्रबंध के लिए किया जाता है और इसलिए इसे सामान्य और प्रशासनिक उपरिव्यय के रूप में शामिल किया गया है। इन व्ययों के लिए पूर्वोन्मान वार्षिक रूप से 5% की दर पर अनुमानित है। वार्षिक उपरिव्यय लागतों में पूर्ववर्ती परिवर्तन वास्तविक नहीं हैं और समय-समय पर सुविधा के लिए तैनात बीपीसीएल के विशिष्ट कर्मचारियों की लागतों के संबंध में हैं। प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय का आंकड़ा अनुमान की विधि के साथ प्रस्तुत है। |
| (x) पट्टा करार वर्णन करता है कि बीपीसीएल को टैक फार्म क्षेत्र और पाइपलाइन ले जाने के मार्ग के लिए अपेक्षित 20 हेक्टेयर क्षेत्र के लिए पट्टा किराया आदा करना होगा। तथापि, पट्टा किराए के रूप में व्यय की गई राशि बीपीसीएल द्वारा नहीं दर्शाई गई है। बीपीसीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि रियायत करार के अधीन जेएनपीटी को कोई पट्टा किराया प्रभार देय नहीं है। | उक्त भूमि का कब्जा अभी तक नहीं लिया गया है। |
| (xi) आंकड़ों के साथ कुल प्रारंभिक व्यय, अगर कोई हो, प्रस्तुत किया जाए और लागत विवरण में इस संघटक को दी गई मान्यता को स्पष्ट किया जाए। | जेटटी से कोई प्रारंभिक व्यय संबंधित नहीं है। |
| (xii) बीपीसीएल को लाइसेंस करार के अनुसार विभिन्न जोखिमों के लिए खत्यां अपनी लागत पर बीमा कवर की व्यवस्था करनी होगी। उसपर किया गया व्यय प्रतिवर्ष लगभग 5 लाख रुपए इंगित किया गया है। बीमा कंपनी (कंपनियों) के साथ किए गए करार की प्रति प्रस्तुत की जाए। | बीमा करार की एक प्रति प्रस्तुत की जाएगी। |
| (xiii) लाइसेंस करार बीपीसीएल के लिए टर्मिनल में सभी संबद्ध सुविधाएं और कार्गो प्रहस्तन उपरकर तथा श्रेणी "क", श्रेणी "ख" और श्रेणी "ग" द्रव के प्रहस्तन और भंडारण सहित टैक फार्म क्षेत्र में सुविधाएं और उपरकर प्रचालित करना अनिवार्य बनाता है। | बीपीसीएल ने अभी तक कोई टैक फार्म स्थापित नहीं किया है और इसलिए कोई आय प्राप्त नहीं की गई है। |

| महापत्रन प्रभुत्वक प्राधिकरण द्वारा उगाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|---|--|
| टैक फार्म क्षेत्र के अवसंरचना विकास में बीपीसीएल द्वारा किया गया व्यय, अगर कोई हो और उसपर आवर्ती व्यय, अगर कोई हो, प्रस्तुत किया जाए। टैक फार्म क्षेत्र में प्रदान की गई सेवाओं से बीपीसीएल द्वारा प्राप्त/प्राप्तव्य आय को भी प्रस्तुत किया जाए। | |
| (xiv) कुछ सेवाओं के लिए बीपीसीएल ने कुछ बाहरी स्रोतों की व्यवस्था की होगी। अगर इसने ऐसा किया है, तो कृपया किए गए करारों की प्रतियों के साथ उन व्यौरों को प्रस्तुत करें। | जेटटी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए इंडियन ऑयल टैकिंग लिमिटेड के साथ एक करार किया गया है। करार की एक प्रति प्रस्तुत की जाती है। |
| (xv) लाइसेंस करार पर्णन करता है कि बीपीसीएल को पूर्व-निर्धारित अनुपात पर जेनपीटी के साथ कें.ओ.सु.ब. के कर्मचारियों की तैनाती पर व्यय की भागीदारी करनी होगी और अगर ऐसा अपेक्षित है, अतिरिक्त सुरक्षा व्यवस्थाएं अपनी लागत पर बीपीसीएल द्वारा की जा सकती हैं। सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती के ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएं। वर्ष 2006-07 तक कें.ओ.सु.ब. का व्यय शून्य दर्शाया गया है और वर्ष 2007-08 के लिए इसका अनुमान 96 लाख रुपए लगाया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 प्रत्येक के लिए यह व्यय 24 लाख रुपए अनुमानित है। यह स्पष्ट नहीं है इसे व्यय शीर्ष में इतनी व्यापक भिन्नता क्यों मौजूद है। कृपया स्पष्ट करें। | जेएनपीटी द्वारा कें.ओ.सु.ब. पर किया गया वार्षिक व्यय 120 लाख रुपए है। इस राशि की भागीदारी बीपीसीएल द्वारा कतिपय समानुपात में की जानी है; तथापि आवंटन के लिए आधार को अंतिम रूप नहीं दिया गया है। तदनुसार, यह अनुमान किया गया है कि कें.ओ.सु.ब. के कुल व्यय के 20% (अर्थात् 24 लाख रुपए) का बहन बीपीसीएल द्वारा किया जाएगा। चूंकि भुगतान वर्ष 2004-05 से किया जाना है इसलिए वर्ष 2007-08 के लिए कें.ओ.सु.ब. के व्यय में वर्ष 2004-05 से प्रारंभ करते हुए 4 वर्षों की अवधि के लिए देय राशियां शामिल हैं। इसलिए वर्ष 2007-08 के लिए राशि 96 लाख रुपए दर्शाई गई है। |
| च. नियोजित पूँजी | |
| (i) स्थायी परिसंपत्तियां 4 श्रेणियों; यथा (i) संयंत्र और मशीनरी; (ii) भवन, शेड और अन्य संरचनाएं (iii) फर्नीचर तथा जुड़नार; और (iv) अन्य के अधीन दर्शाई गई हैं। कृपया अधिप्राप्त मदों की श्रेणी-वार संख्या, प्रति मद लागत, आज तक किए गए निवेशों के चालू करने की तारीख आदि जैसे पूर्ण व्यौरे प्रस्तुत करें। | स्थायी परिसंपत्तियों की विस्तृत सूची प्रस्तुत की गई है। |
| (ii) लाइसेंस करार के अनुसार, बीपीसीएल से प्रारंभिक पूँजीगत तलकर्षण, करना अपेक्षित है। बीपीसीएल से यह वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या उसने कोई प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया है या नहीं और अगर हां, तो उसकी लागत क्या है। अगर प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया गया है | बीपीसीएल द्वारा 28 करोड़ रुपए की लागत पर प्रारंभिक भारी तलकर्षण किया गया है। इसे "भवन" श्रेणी, उप-समूह "जेटटी और पहुंच मार्ग" के अधीन समूहीकृत किया गया है। |

| महापत्तन प्रश्नुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|---|--|
| तो बीपीसीएल से यह वर्णन करने का अनुरोध है कि उपर्युक्त पैरा (i) में उल्लिखित स्थायी परिसंपत्तियों की किस श्रेणी के अधीन उस व्यय को समूहीकृत किया गया है। | |
| (iii) कृपया, पुष्टि करें कि केवल उन परिसंपत्तियों, जिन्हें पूर्णतः चालू किया गया और प्रयोग में है, को निवल ब्लॉक और चालू पूँजीगत निर्माण कार्य में शामिल किया गया है परिसंपत्तियां, जिनकी बिक्री की गई है अथवा चालू नहीं किया गया है, को निवल ब्लॉक से हटा दिया गया है। | बीपीसीएल पुष्टि करता है कि केवल उन परिसंपत्तियों, जो पूर्णतः चालू और प्रयोग में हैं, को निवल ब्लॉक में शामिल किया गया है। |
| (iv) बीपीसीएल द्वारा लागत विवरण में किसी कार्यशील पूँजी का अनुमान नहीं किया गया है। बीपीसीएल को सुझाव दिया जाता है कि संशोधित प्रश्नुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 उस सीमा को निर्दिष्ट करता है, जहां तक विविध लेनदारों के शेष, मालसूची और नकद शेष पर कार्यशील पूँजी और उसपर आय के संगणन के लिए विचार किया जा सकता है। बीपीसीएल को अपने हिसाब-किताब की नए तरीके से समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है। | जेटटी के प्रचालन की समीक्षा दर्शाती है कि सुविधा द्वारा किसी कार्यशील पूँजी की अपेक्षा नहीं है, क्योंकि सभी लेन-देन किसी त्रण अवधि के बिना किए जाते हैं। तदनुसार, हमने सुविधा के लिए "शून्य" कार्यशील पूँजी की आवश्यकता पूर्वानुमानित की है। |
| (v) स्थायी परिसंपत्तियों पर हुए व्यय के संदर्भ में कृपया चालू की जा चुकी विभिन्न परिसंपत्तियों के पूँजीगत मूल्य के संबंध में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करें। इसी प्रकार बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों की अधिग्राहिति के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य प्रस्तुत किया जाए। | प्रस्तुत नहीं किया गया। |
| (vi) कृपया, यह पुष्टि करें कि क्या दिनांक 31.3.2006 की यथास्थिति स्थायी परिसंपत्तियां और वर्ष 2007-08 के दौरान वृद्धियां जेनपीटी और बीपीसीएल के बीच हस्ताक्षरित लाइसेंस करार के अनुसार हैं या नहीं। कृपया, यह भी पुष्टि करें कि किए गए निवेश का स्तर लाइसेंस करार के अनुरूप है। | लाइसेंस करार निवेश का कोई स्तर निर्दिष्ट नहीं करता। प्रस्तावित निवेश ऐसी सुविधाओं से संबद्ध सामान्य पूँजीगत व्यय है। |
| (vii) प्रपत्र 4क में नियोजित पूँजी वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः 10,815.39 लाख रुपए, 10,623.30 लाख रुपए, 9919.44 लाख रुपए और 9215.82 लाख रुपए दर्शाई गई है। घाटशुल्क, घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार, पाइपलाइन कंप्रेसर पिंगिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन | नियोजित पूँजी को प्रत्येक कार्यकलाप में आवंटित किया गया है। |

| नांगपत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उत्तर गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|--|--|
| <p>राजस्व जैसे विभिन्न कार्यकलापों को आवंटित नियोजित पूँजी वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः 10375.08 लाख रुपए, 10211.19 लाख रुपए, 9535.42 लाख रुपए और 8859.65 लाख रुपए हैं। बीपीसीएल से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया जाता है कि नियोजित पूँजी के क्रमशः 440.31 लाख रुपए, 412.11 लाख रुपए, 384.02 लाख रुपए और 356.17 लाख रुपए के अंतर को किस कार्यकलाप को आवंटित किया गया है। बीपीसीएल से कार्यकलाप-वार विवरण, जिसका योग मुख्य विवरण में प्रस्तुत आंकड़ों से मेल खाता हो, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> | |
| <p>(viii) नियोजित पूँजी पर 15%/6.35% की आय को प्रपत्र 3क की क्रम संख्या XI में वर्ष 2006-07 के लिए -0.91% और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर 2.72%, 5.53% और 8.10% के रूप में दर्शाया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए आरओसीई 8.24%, 11.38% और 16.06% के रूप में दर्शाई गई है। कृपया, क्षमता उपयोग के समायोजन के बाद आरओसीई का हिसाब लगाने के लिए अपनाई गई विधि स्पष्ट की जाए।</p> | <p>क्षमता उपयोग के लिए कोई समायोजन नहीं किया गया है, क्योंकि सुविधा 60% से अधिक क्षमता पर प्रचालनरत है।</p> |
| <p>(ix) बीपीसीएल ने आरओसीई को नियोजित पूँजी पर व्याज और कर-पूर्व अधिशेष की प्रतिशतता के रूप में दर्शाया है। बीपीसीएल द्वारा अपनाया गया अन्धार इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्तुत फार्मूले से भिन्न है। लागत जोड़ वृद्धिकोण में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार टर्मिनल प्रचालक व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15% प्रतिवर्ष, व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर 6.35% और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर शून्य % आय के लिए हकदार है। बीपीसीएल को इस संबंध में निर्धारित प्ररूप के अनुसार लागत विवरण तैयार करने का सुझाव दिया जाता है।</p> | <p>आरओसीई के परिकलन में हमने केवल व्यवसाय परिसंपत्तियों पर विचार किया है, क्योंकि बीपीसीएल के मामले में व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां शून्य हैं। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्मूले के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15% की आय अनुमत्य है; तदनुसर हमने अपनी आरओसीई के परिकलन में उसपर विचार किया है। प्रत्येक सेवाओं के लिए प्रपत्र 5ख (ii) को यह स्थिति दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है। प्रपत्र 4क इस स्थिति को प्रदर्शित कर चुका है कि टर्मिनल के पास केवल व्यवसाय परिसंपत्तियां हैं, जिनपर आरओसीई के लिए विचार किया गया है।</p> |
| <p>(x) प्रपत्र 4-ख के अनुसार ऑयल स्पिल रिस्पांस सुविधाओं को वर्ष 2007-08 में 5 करोड़ रुपए बढ़ाया जाना है। कृपया, बताएं कि क्या इस संबंध में निवेश संबंधी निर्णय लिया जा चुका है और क्या कार्य चल रहा</p> | <p>निवेश संबंधी निर्णय लिया जा चुका है। तथापि, अगले 3 वर्षों में इस व्यय को अरणबद्ध रूप से समाप्त करके बीपीसीएल के निदेशक मंडल द्वारा अनुमोदन दिया गया है।</p> |

| महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उत्तर गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------------|------------------|------------|----|----------------------|-------|----|--------------------|-------|----|------|------|--|------|--------|
| है। कृपया, पुष्टि करें कि इस सुविधा को 2007-08 में चालू किया जाएगा। सकल खंडक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण इकाई प्रचालन लागतों में कमी अथवा प्रचालनात्मक क्षमता में सुधार, अगर कोई हो, दर्शाया जाए। | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.6 निर्दिष्ट करता है कि सरकार वित्तीय संस्थाओं और बीपीसीएल द्वारा विश्वास की गई परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्ट पर क्षमता सृजन के लिए किए गए/प्रस्तावित नए निवेशों के औचित्य के आकलन के लिए विश्वास किया जाएगा। कृपया, ऐसी परियोजना/ व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें। | व्यवहार्यता रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की गई है। | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xii) लाइसेंस करार के अनुसार बीपीसीएल को लाइसेंस करार के परिशिष्ट में यथा निर्धारित न्यूनतम मानक सुविधाएं प्रदान करनी हैं। लाइसेंस करार बीपीसीएल को लाइसेंसशुदा परिसरों में सुधार करने की भी अनुमति देता है, जो सक्षम प्रयोग तथा प्रचालन की सुरक्षा और अखंडता को सुधारने के लिए बेहतर संबद्ध सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक हों। बीपीसीएल द्वारा टर्मिनल में प्रदान की गई अतिरिक्त सुविधाएं, अगर कोई हों, कृपया लागत व्यौरे के साथ दर्शाई जाएं। | प्रदान की गई अतिरिक्त सुविधाओं का व्यौरा प्रस्तुत करने की बजाए बीपीसीएल ने जेटटी सृजित करने के लिए अपने और आईओसीएल द्वारा किए गए निवेश के व्यौरे निम्नानुसार प्रस्तुत किए हैं : | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं०</th><th>सृजित परिसंपत्ति</th><th>करोड़ रुपए</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>जेटटी और पहुंच मार्ग</td><td>94.48</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>फर्नीचर और चुड़नार</td><td>48.38</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>अन्य</td><td>0.44</td></tr> <tr> <td></td><td>जोड़</td><td>143.30</td></tr> </tbody> </table> | | क्रम सं० | सृजित परिसंपत्ति | करोड़ रुपए | 1. | जेटटी और पहुंच मार्ग | 94.48 | 2. | फर्नीचर और चुड़नार | 48.38 | 3. | अन्य | 0.44 | | जोड़ | 143.30 |
| क्रम सं० | सृजित परिसंपत्ति | करोड़ रुपए | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | जेटटी और पहुंच मार्ग | 94.48 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | फर्नीचर और चुड़नार | 48.38 | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | अन्य | 0.44 | | | | | | | | | | | | | | |
| | जोड़ | 143.30 | | | | | | | | | | | | | | |
| छ. दरों का मान | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अधीन निर्दिष्ट सरकार के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार कच्चे तेल सहित पीओएल के अतिरिक्त कार्गो, तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। | स्वीकृत। | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) कृपया, "सामान्य शर्त" शीर्षक अध्याय के अधीन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv) 2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi) 5.8.1 में विहित मानक प्रावधानों की प्रस्तावित दरों के मान में सम्मिलित किया जाए। | महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार खंडों को टर्मिनल प्रचालकों के लिए संगत माने गए दरों के मान में सम्मिलित किया जाएगा। | | | | | | | | | | | | | | | |

| महापत्तन | प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उत्तर दिए गए प्रश्न | बीपीसीएल द्वारा दिए गए उत्तर |
|----------|---|--|
| (iii) | बीपीसीएल ने मौजूदा प्रशुल्क पर 34.54% से 150% तक की सीमा में वृद्धि पर विचार करके प्रस्तावित दरों के मान तैयार किए हैं। प्रयोक्ताओं को प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और उत्पादकता सुधारों से प्रयोक्ताओं को प्राप्त होने वाले लाभों को इस वृद्धि का औद्यत्य देते हुए सूचीबद्ध किया जाए। | प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान की जा रही सेवाओं का स्तर बनाए रखने के लिए पर्याप्त अधिशेष प्रदान करने तथा सुरक्षा और पर्यावरणीय उपायों को भी सुधारने के लिए है। |
| (iv) | यह निर्दिष्ट करने के लिए कि प्रयोक्ताओं से बीपीसीएल पर प्रत्यक्षतः आरोप्य कारणों से हुए विलंब हेतु भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा, दरों के मान में सामान्य शर्तें सम्मिलित की जानी चाहिए। | महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा सुझाव दिए गए खंड टर्मिनल प्रदालकों के लिए संगत माने गए अनुसार दरों के मान में सम्मिलित किए जाएंगे। |
| (v) | यह निर्दिष्ट करने के लिए कि अगर कोई पोत बीपीसीएल की टट-आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी या बीपीसीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहते हैं, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्राप्त जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभाव के समतुल्य छूट की बीपीसीएल द्वारा अनुमति दी जाएगी, की शर्त दरों के मान में भी सम्मिलित की जानी चाहिए। | हमारे आरओसीई के प्रस्ताव में ऐसी कोई आकस्मिक घटना शामिल नहीं है। अगर इसे शामिल किया जाना है तो प्रस्तावित प्रशुल्कों में उच्चमुखी संशोधन किया जाना होगा। तथापि, इस पद्धति का अन्य पत्तनों में अनुपालन नहीं किया जा रहा है। |

7. बीपीसीएल से दिनांक 20 फरवरी, 2007 को एक प्रस्तुतिकरण पेश करने का सुझाव दिया गया था। दिनांक 20 फरवरी, 2007 को बीपीसीएल ने हमसे प्रस्तुतिकरण की तारीख दिनांक 16 मार्च, 2007 को पुनःनिर्धारित करने का अनुरोध किया। अनुरोध मानते हुए बीपीसीएल को हमारे दिनांक 21 फरवरी, 2007 के पत्र द्वारा सूचित किया गया था कि अगर इस मुद्दे में उसकी सक्रिय भागीदारी के अभाव में और विलंब होता है तो यह प्राधिकरण यह प्राधिसूचित करने के लिए बाध्य होगा कि जेटटी में प्रशुल्क लगाने का महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार नहीं है।

8.1 बीपीसीएल ने दिनांक 16 मार्च, 2007 को अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतिकरण पेश किया, जिसमें जेएनपीटी के प्रतिनिधिगण भी उपस्थित थे। बैठक में लिए गए निर्णयों के आधार पर दिनांक 22 मार्च, 2007 को बीपीसीएल को एक पत्र (जेएनपीटी को प्रति पृष्ठाकृति) जारी किया गया था; जिसमें अतिरिक्त स्पष्टीकरण मांगे गए थे। मांगे गए स्पष्टीकरण और उनपर बीपीसीएल का दिनांक 26 अप्रैल, 2007 को प्राप्त उत्तर नीचे आमने-सामने दिए गए हैं :

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उत्तर दिए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर |
|---------|--|--|
| 1. | बीपीसीएल ने वर्णन किया है कि जेटटी का निर्माण लागत की बराबर हिस्सेदारी करते हुए बीपीसीएल और आईओसीएल (इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड) द्वारा संयुक्त रूप से किया गया था और इसलिए सूजित परिसंपत्ति के मूल्य का केवल 50% ही इसकी लेखाबहियों में उल्लिखित है। अध्यक्ष, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने यह जानना चाहा कि क्या बीपीसीएल और आईओसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सूजित परिसंपत्ति के संपूर्ण मूल्य पर प्रशुल्क के संशोधन के लिए विचार किया जाना चाहिए अथवा क्या बीपीसीएल की लेखा बहियों में आने वाले उसके केवल 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए। | बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच रियायत करार का द्रव कार्गो जेटटी में अवस्थित परिसंपत्तियों के स्वामित्व के मुद्दे पर प्रत्यक्ष प्रभाव नहीं है। तथापि, कतिपय खंड, जो मुद्दे का अप्रत्यक्ष संदर्भ देते हैं, को नोट कर लिया गया है। इन्हें निम्नानुसार स्पष्ट किया गया है : |

1. लाइसेंसधारी की भूमिका - अनुच्छेद-2 खंड 2.1 और 2.2 लाइसेंस प्रदान करने और लाइसेंस के अधीन लाइसेंसधारी के दायित्व का वर्णन करता है। यह टर्मिनल में सुविधाओं के प्रावधान को मोटे तौर पर शामिल करने के लिए लाइसेंसधारी की भूमिका परिभाषित करता है।

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर |
|---------|---|--|
| | <p>जेनपीटी के प्रतिनिधि ने महसूस किया कि आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को बीपीसीएल को अनुदान के रूप में माना जाना चाहिए और बीपीसीएल की लेखा बहियों में आने वाले परिसंपत्ति के मूल्य पर ही प्रशुल्क नियतन के लिए विचार किया जाना चाहिए।</p> | <p>2. खंड 5.1 (ब) "टर्मिनल के निर्माण के लिए पूँजी निवेश सहित सभी आवश्यक संसाधन उपलब्ध कराना" के रूप में पठित है। यह स्वयं के संसाधनों अथवा अन्यथा अंतर्निहित करता है।</p> <p>3. परिसंपत्तियों का स्वामित्व - खंड 6.1.2 और 6.2 लाइसेंसधारी द्वारा परिसंपत्ति के स्वामित्व के नियम स्थापित करते हैं।</p> <p>4. खंड 10.8 "प्रतिपूर्ति के संगणन को अंतर्निहित करते हुए पूर्वानुमान" का उल्लेख करता है। यह खंड वर्णन करता है कि मूल्यहासित लागतों के संदर्भ में समापन भुगतान के लिए एक स्वतंत्र चार्टर्ड एकाउन्टेंट द्वारा लागत के विवरण का उल्लेख अपेक्षित है न कि लाइसेंसधारी की बहियों का।</p> <p>जबकि करार परिसंपत्तियों के स्वामित्व की अपेक्षा लाइसेंसधारी के पास होने की अपेक्षा करता है। करार स्वामित्व के रूप में पट्टा देने तथा परिसंपत्तियों के संयुक्त स्वामित्व पर कुछ नहीं कहता। समापन भुगतान लाइसेंसधारी की लेखाबहियों का संदर्भ अपेक्षित नहीं करता, परंतु यह दर्शाते हुए चार्टर्ड एकाउन्टेंट के स्वतंत्र विवरण की अपेक्षा करता है कि परिसंपत्तियां, जिन्हें स्वामित्व पर ध्यान दिए बिना अधिग्रहित किया जाएगा, की लागत का सुनिश्चयन समापन भुगतान के लिए महत्वपूर्ण निर्धारक है, जहां ऐसे संदर्भ अपेक्षित हैं।</p> <p>आईओसी के साथ करार मूल्यहास, अन्य लागतों और राजस्व की समान अनुपात में भागीदारी की अपेक्षा करता है। इस प्रकार, यह बीपीसीएल को सब्सिडी/ अनुदान आवश्यक नहीं बनाता। संयुक्त स्वामित्व व्यवस्था इस परियोजना में विशेष प्रयोजन साधन के वदन के अभाव में एक इविटी व्यवस्था के समान है। चूंकि, समापन भुगतान, जो परिसंपत्ति के मूल्य का संदर्भ देता है, स्वामित्व विभाजन पर विचार किए बिना संपूर्ण रूप से परिसंपत्तियों पर विचार करेगा, इसलिए प्रशुल्क संगणन के लिए अभिलाभ भी उसी सिद्धांत पर होंगे। इसलिए, परिसंपत्तियों की कुल लागत पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा जैसा समापन भुगतान, जो मूल्यहासित प्रतिस्थापित लागतों पर आधारित हैं, के मामले में होगा।</p> |
| 2. | <p>बीपीसीएल ने सूचित किया कि उन्होंने स्वतंत्र रूप से जेटटी की डिजाइनशुदा क्षमता का आकलन नहीं किया है और दिसम्बर, 1998 में इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड द्वारा निर्धारित क्षमता परिकलन पर उनके द्वारा विश्वास किया गया है। बीपीसीएल से जेटटी की क्षमता का आकलन करने और उसका प्रमाणीकरण अतिशीघ्र तारीख तक इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> | <p>इस आशय का कि 5.5 एमटी की क्षमता प्रदान की जाती है, का प्रबंधन का अस्यावेदन जिसे जेनपीटी द्वारा भी वेबसाइट पर वर्णित किया गया है। क्षमता का एक उपयुक्त प्रमाणीकरण समयानुसार प्रस्तुत किया जाएगा।</p> |

| क्र. सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|--|----------|-----------------|-----------------|-------------------|----|-------------|-----------------|-------------------------|-----|-----------------|-----------------|---------------------|----|----------|-----------------|-------|---|--------------|--------------------|--------|----|------------|--------------------|--------|-----|----------------|-----------------|--------|------|------------------|--------------------|-------|----|--------------------------------------|-----------------|----|---|--------------------|-----------------|-------|----|---------------------------|------------------------|-----|
| 3. | <p>दिनांक 12 जनवरी, 2007 के पत्र द्वारा बीपीसीएल से अन्य बातों के साथ-साथ जेएनपीटी के दरों के मान के संगत खंड, जिनके अधीन घाटशुल्क प्रबंध, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन प्रभार, पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग, कंप्रेसर, हार्ड पिरिंग, फोम पिरिंग, ड्रव नाइट्रोजन और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्तमान और प्रस्तावित दरें लगाई जा रही हैं, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। प्रस्तुतिकरण के समय बीपीसीएल ने सूचित किया कि इस समय उनके द्वारा व्यापार जगत को प्रदान की गई कुछ सेवाओं के लिए दरें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं की गई हैं। इस संबंध में अद्यक्ष, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने कहा कि अगर बीपीसीएल द्वारा कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त किया गया है तो उसे प्रशुल्क संशोधित करते समय प्रतिसंतुलित किया जाएगा। बीपीसीएल से जेटटी के प्रचालनों के प्रारंभ से लेकर अब तक व्यापार जगत को प्रदान की गई ऐसी सेवाओं की सूची और उसके लिए लगाई गई दरें प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> | <p>इन दरों की एक अनुसूची प्रस्तुत की गई है। प्रदान की गई सेवाओं और उनके लिए लगाई गई दरों, जिन्हें महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है, के ब्यौरे निम्नानुसार हैं :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>I</th><th>घाटशुल्क प्रबंध</th><th>रुपए प्रति एमटी</th><th>2</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>II</td><td>लोडिंग आर्म</td><td>रुपए प्रति एमटी</td><td>2</td></tr> <tr> <td>III</td><td>पाइपलाइन प्रभार</td><td>रुपए प्रति एमटी</td><td>22</td></tr> <tr> <td>IV</td><td>कंप्रेसर</td><td>रुपए प्रति घंटे</td><td>1,500</td></tr> <tr> <td>V</td><td>हार्ड पिरिंग</td><td>रुपए प्रति प्रचालन</td><td>14,500</td></tr> <tr> <td>VI</td><td>फोम पिरिंग</td><td>रुपए प्रति प्रचालन</td><td>10,000</td></tr> <tr> <td>VII</td><td>ड्रव नाइट्रोजन</td><td>रुपए प्रति एमटी</td><td>13,000</td></tr> <tr> <td>VIII</td><td>बीपीसी वेपोराइजर</td><td>रुपए प्रति प्रचालन</td><td>4,750</td></tr> <tr> <td>IX</td><td>पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं</td><td>रुपए प्रति एमटी</td><td>25</td></tr> <tr> <td>X</td><td>स्वच्छ जल-तटीय पोत</td><td>रुपए प्रति एमटी</td><td>94.35</td></tr> <tr> <td>XI</td><td>स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$)</td><td>अमरीकी रॉलर प्रति एमटी</td><td>3.6</td></tr> </tbody> </table> | I | घाटशुल्क प्रबंध | रुपए प्रति एमटी | 2 | II | लोडिंग आर्म | रुपए प्रति एमटी | 2 | III | पाइपलाइन प्रभार | रुपए प्रति एमटी | 22 | IV | कंप्रेसर | रुपए प्रति घंटे | 1,500 | V | हार्ड पिरिंग | रुपए प्रति प्रचालन | 14,500 | VI | फोम पिरिंग | रुपए प्रति प्रचालन | 10,000 | VII | ड्रव नाइट्रोजन | रुपए प्रति एमटी | 13,000 | VIII | बीपीसी वेपोराइजर | रुपए प्रति प्रचालन | 4,750 | IX | पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं | रुपए प्रति एमटी | 25 | X | स्वच्छ जल-तटीय पोत | रुपए प्रति एमटी | 94.35 | XI | स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$) | अमरीकी रॉलर प्रति एमटी | 3.6 |
| I | घाटशुल्क प्रबंध | रुपए प्रति एमटी | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| II | लोडिंग आर्म | रुपए प्रति एमटी | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| III | पाइपलाइन प्रभार | रुपए प्रति एमटी | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV | कंप्रेसर | रुपए प्रति घंटे | 1,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V | हार्ड पिरिंग | रुपए प्रति प्रचालन | 14,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VI | फोम पिरिंग | रुपए प्रति प्रचालन | 10,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VII | ड्रव नाइट्रोजन | रुपए प्रति एमटी | 13,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIII | बीपीसी वेपोराइजर | रुपए प्रति प्रचालन | 4,750 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IX | पाइपलाइन के माध्यम से बंकरिंग सेवाएं | रुपए प्रति एमटी | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X | स्वच्छ जल-तटीय पोत | रुपए प्रति एमटी | 94.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| XI | स्वच्छ जल-विदेशी पोत (\$) | अमरीकी रॉलर प्रति एमटी | 3.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | <p>बीपीसीएल ने बताया कि ओएनजीसी और रिलाएंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः 1 मिलियन, 1.65 मिलियन और 2.30 मिलियन टन कच्चे तेल के कुल अतिरिक्त शूपुट का प्रहस्तन किया जाएगा। बीपीसीएल का प्रस्ताव ओएनजीसी और रिलाएंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड की टिप्पणी के लिए अग्रेषित किया जा रहा है।</p> | <p>कच्चे तेल के अतिरिक्त कुल शूपुट का प्रहस्तन केवल ओएनजीसी द्वारा किया जाना प्रत्याशित है।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. | <p>बीपीसीएल ने बर्थ में कार्गो की निकासी/अंतरण के लिए प्रयुक्त पाइपलाइनों के प्रदायकों पर लगाए जाने वाले 2.50 रुपए प्रति मीट्रिक टन के एक नए प्रशुल्क (सुविधा प्रबंध प्रभार) का प्रस्ताव किया है। इस बात का संदेह उभरा है कि क्या कार्गो हितधारकों द्वारा सामान्यतया बहन किया जाने वाला व्यय इस प्रशुल्क को लागू करके पाइपलाइन प्रदायकों को अंतरित किया जा रहा है। बीपीसीएल से (i) सुविधा प्रबंध सेवा कार्यकलाप के अधीन शामिल व्यय की संरचना, और (ii) पिछले 5 वर्षों के दौरान प्रहस्तन किए गए पार्टी-वार शूपुट दर्शाते हुए एक विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।</p> | <p>सुविधा प्रबंध प्रभार को आवंटित व्यय का विस्तृत आंकड़ा प्रदान किया गया है। मुख्य मद्दें निम्नानुसार हैं :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>मद्दें</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>उपरकर चालन लागतें</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>मूल्यहास</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>मरम्मत और अनुरक्षण व्यय</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>बीमा</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>कें.ओ.सु.ब. के व्यय</td></tr> </tbody> </table> | क्र. सं. | मद्दें | 1. | उपरकर चालन लागतें | 2. | मूल्यहास | 3. | मरम्मत और अनुरक्षण व्यय | 4. | बीमा | 5. | कें.ओ.सु.ब. के व्यय | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| क्र. सं. | मद्दें | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | उपरकर चालन लागतें | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | मूल्यहास | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | मरम्मत और अनुरक्षण व्यय | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | बीमा | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. | कें.ओ.सु.ब. के व्यय | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर |
|---------|--|---|
| | | <p>6. विद्युत</p> <p>7. जेटटी प्रचालन और अनुस्काण लागत</p> <p>8. कर्मचारी लागत</p> <p>9. यात्रा लागत</p> <p>10. किराया</p> <p>11. संचार</p> <p>12. कुरियर/डाक</p> <p>13. मुद्रण और लेखन-सामग्री</p> <p>14. निरीक्षण शुल्क</p> <p>15. कानूनी व्यय</p> <p>16. वाहन का किराया</p> <p>17. बैंक गारंटी प्रभार</p> |
| 6. | बीपीसीएल से (i) क्या रियायत करार रॉयल्टी मानने की व्यवस्था करता है, और (ii) क्या लागत से रॉयल्टी निकालने से हानि होगी और अगर हां, तो अवधि, जब तक ऐसी हानि जारी रहने की संभावना है, का वर्णन करने का अनुरोध किया जाता है। | <p>बीपीसीएल द्वारा प्रचालन प्रारंभ करने से लेकर अब तक प्रहस्तन किए गए मुख्य पार्टी-वार थ्रूट की सूची प्रदान की गई है।</p> <p>जेटटी को प्राप्त नियोजित पूँजी पर आय का संगणन अनुमत्य लागत के रूप में रॉयल्टी भुगतान शामिल करते हुए और छोड़कर, दोनों द्वारा किया गया है। यह संगणन प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>प्रश्नुल्क दिशानिर्देशों का संगत खंड 2.8.1 निम्नलिखित कारणों से जेटटी के प्रचालनों पर लागू नहीं है :</p> <ul style="list-style-type: none"> • रियायत करार रॉयल्टी को मानने की व्यवस्था नहीं करता। • द्रव कार्गो टर्मिनल के विकास के प्रस्ताव पर वर्ष 2003 के पूर्व हस्ताक्षर किए गए थे; और • बीपीसीएल को ठेका मुबाई में यातायात संकुलन का प्रबंध करने के लिए सरकार के कहने पर गैस-प्रतिस्पर्धी आधार पर दिया गया था। <p>इसलिए, रॉयल्टी की अनुमति जेटटी के लिए आरओसीई के संगणन में पास-थ्रू लागत के रूप में दी जानी चाहिए।</p> |
| 7. | बीपीसीएल ने एक स्थान (प्रचालन लागत के अधीन क्रम सं0 XI) पर पुष्टि की है कि इसने टैंक फार्म क्षेत्र और पाइपलाइन मार्ग स्थापित करने के लिए अपेक्षित 20 हेक्टेयर भूमि का कब्जा नहीं लिया है। तथापि, एक अन्य स्थान (सामान्य के अधीन क्रम सं0 IV) पर बीपीसीएल ने वर्णन किया है कि भूमि जेएनपीटी से ली गई है। बीपीसीएल को इस संबंध में सही स्थिति प्रस्तुत करनी चाहिए। | <p>क्रम सं0 (xi) में सही कहा गया है कि बीपीसीएल द्वारा भूमि का कब्जा नहीं लिया गया है। क्रम सं0 (iv) में दिया गया प्रत्युत्तर गलत रूप से वर्णित किया गया है।</p> |

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर |
|---------|--|--|
| 8. | बीपीसीएल से चालू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। यद्यपि, अनुबंध-4 में परिसंपत्तियों की एक सूची प्रस्तुत की गई, बीपीसीएल को इस संबंध में अभी भी लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत करना है। | <p>भारत सरकार का उपक्रम, बीपीसीएल प्रत्येक वर्ष कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अंतर्गत सांविधिक लेखापरीक्षा के अधीन है। उपरोक्त लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, सरकारी कंपनी होने के कारण बीपीसीएल कंपनी अधिनियम के उपबंधों के अधीन लेखापरीक्षा और सरकारी लेखापरीक्षकों (भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक का कार्यालय) द्वारा लेखापरीक्षा की समीक्षा के भी अधीन है।</p> <p>इसलिए, कंपनी द्वारा अपनी बहियों में पूंजीकृत सभी परिसंपत्तियों (जिनमें जेएनपीटी में परिसंपत्तियां भी शामिल हैं) की लेखापरीक्षा सांविधिक और सरकारी लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षा प्रक्रिया के भाग के रूप में की गई है।</p> |
| 9. | बीपीसीएल से विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों को नियोजित पूंजी के आवंटन व्यौरे प्रस्तुत करने तथा मुख्य विवरण में प्रदर्शित कुल नियोजित पूंजी के साथ आवंटित कार्यकलाप-वार नियोजित पूंजी के साथ मिलान सुनिश्चित करने का अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल से मुख्य विवरण और कार्यकलाप-वार विवरण में प्रदर्शित नियोजित पूंजी में अंतर को समंजित करने का भी अनुरोध किया गया था। यद्यपि, संलग्न अनुबंध-5 प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को प्राप्त अतिरिक्त राजस्व के बारे में उल्लेख करता है, फिर भी इसमें नियोजित पूंजी पर कुछ आंकड़े विहित हैं। दूसिंह, प्रस्तुत व्यौरे पर्याप्त नहीं हैं, इसलिए बीपीसीएल से प्रपत्र 4क को दुबारा तैयार करने और मिलान किया गया विवरण इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | कार्यकलाप-वार नियोजित पूंजी प्रदान की गई है। इसके अतिरिक्त, अंतर को प्रस्ताव के प्रपत्र 4क में समंजित किया गया है और संशोधित प्रस्ताव की प्रति प्रस्तुत की गई है। |
| 10. | बीपीसीएल से एक बार पुनः उस अतिरिक्त राजस्व, जो प्रस्तावित प्रशुल्क से सृजित होगा, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के कारण द्रव कार्गो जेट्टी को होने वाला अतिरिक्त राजस्व निम्नलिखित है : |

| सेवा | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| घाटशुल्क | 574.92 | 644.71 | 714.21 |
| सुविधा प्रबंध | 102.49 | 119.79 | 137.04 |
| घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रभार | 119.57 | 121.33 | 122.98 |
| पाइपलाइन | 3.50 | 3.54 | 3.59 |
| कंप्रेसर | 2.50 | 2.53 | 2.56 |
| पिंगिंग | 0.58 | 0.59 | 0.60 |
| वेपोराइजर | 0.28 | 0.30 | 0.30 |
| नाइट्रोजन राजस्व | 0.70 | 0.70 | 0.70 |
| बंकरिंग | 0.08 | 0.08 | 0.08 |
| जोड़ | 804.62 | 893.58 | 982.06 |

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल से प्राप्त उत्तर |
|---------|---|---|
| 11. | बीपीसीएल से "अन्य व्यय" शीर्ष के अधीन शामिल व्यय की मर्दों का पूर्ण व्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | "अन्य व्यय" शीर्ष के अधीन शामिल व्यय की मर्दों का व्यौरा प्रस्तुत किया गया है। |
| 12. | यद्यपि, बीपीसीएल ने बताया है कि बीमा करार की प्रति प्रस्तुत की गई है, इस प्राधिकरण ने उसे प्राप्त नहीं किया है। बीपीसीएल से करार की एक प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | बीमा करार की एक प्रति प्रस्तुत की गई है। |
| 13. | बीपीसीएल से (i) वास्तविक राशियों के आधार पर वर्ष 2002-03 से 2006-07 तक के लिए और (ii) कार्गो के पूर्वानुमान और आय-व्यय अनुमानों के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए निर्धारित प्रस्तुत में लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध भी किया जाता है। | वर्ष 2002-03 से वर्ष 2005-06 तक वास्तविक व्यय और वर्ष 2006-07 से पूर्वानुमानित व्यय (10 महीने की वास्तविक राशि और 2 महीने के अनुमान) से 2009-10 तक के व्यौरे देते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया जाता है। |

8.2 बीपीसीएल को संबोधित बिन्दुओं और जेएनपीटी को पृष्ठांकित प्रति पर जेएनपीटी ने अपने विचार निम्नानुसार प्रस्तुत किए हैं :

- (i) साधारणतया, परिसंपत्तियों के संपूर्ण मूल्य पर आरओसीई के प्रयोजनार्थ विचार किया जाना चाहिए, जिसके साथ संपूर्ण आय और व्यय पर भी विचार किया जाना चाहिए। तथापि, हम क्राइसिल की राय और बीपीसीएल की टिप्पणियों का अवलोकन करने के बाद अपनी अंतिम टिप्पणियां देंगे।
- (ii) सुविधा प्रबंध प्रभार के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उठाया गया संदेह वैध है। यह और भी अधिक इसलिए है, क्योंकि बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में वर्णन किया है कि उन्होंने स्वयं घाटशुल्क के माध्यम से वसूली पर विचार किया था। तथापि, उनके वर्णन से यह देखा जाता है कि वे इसे महसूस करते हैं कि इससे घाटशुल्क में असमानुपातिक वृद्धि होगी। यातायात की हानि से भी नहीं बचा जा सकता। सुविधा प्रबंध प्रभार पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि सभी टैक फार्म प्रचालक उसके लिए सहमत हों तथा उसे अंतिम ग्राहक पर बोझ के रूप में नहीं डालें। अन्यथा, इससे प्रयोजन पूरा नहीं होगा। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह भी सुझाव दे सकता है कि क्या यह प्रभार जेएनपीटी को रॉयल्टी के प्रयोजनार्थ घाटशुल्क प्रभार के अधीन आएगा या नहीं। बीपीसीएल के साथ करार घाटशुल्क प्रभार को दरों के मान में यथानिर्दिष्ट बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले द्रव कार्गो के आयात/निर्यात के लिए प्रभार के रूप में परिभाषित करता है।

8.3 दिनांक 16 मार्च, 2007 को आयोजित बैठक में जैसा निर्णय लिया गया, ओएनजीसी और रिलायंस को बीपीसीएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां, अगर कोई हों प्रस्तुत करने के लिए दिनांक 22 मार्च, 2007 को पत्र संबोधित किया गया था। रिलायंस ने दिनांक 2 अप्रैल, 2007 के अपने उत्तर में बताया कि वे इस संबंध में उनके एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयू) की टिप्पणी से सहमत हैं। ओएनजीसी ने इस संबंध में संयुक्त सुनवाई के समय दिनांक 8 मई, 2007 को लिखित विवरण प्रस्तुत किया था।

8.4 इस मामले, जहां बीओटी करार पर नामांकन आधार पर जुलाई, 2003 के पूर्व हस्ताक्षर किए गए हैं और अगले निम्न बोलीदाता द्वारा बताई गई दरों की तुलना के प्रयोजनार्थ कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं है, में रॉयल्टी को मानने पर स्पष्टीकरण मांगते हुए नौवहन, सङ्घक परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को दिनांक 22 मार्च, 2007 को पत्र संबोधित किया गया था। अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

9.1 दिनांक 8 मई, 2007 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इंडियन मर्चेट चैम्बर (आईएमसी) के अनुरोध पर प्रस्ताव की एक प्रति पुनः संयुक्त सुनवाई में उन्हें लिखित विवरण, अगर कोई हो, प्रस्तुत करने में समर्थ बनाने के लिए प्रदान की गई थी। आईएमसी ने अभी तक कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबोधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों पर सार संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- (i) बीपीसीएल ने अपना वाणिज्यिक प्रचालन फरवरी, 2002 में प्रारंभ किया। लाइसेंस करार के अनुसार, बीपीसीएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए जेएनपीटी को भारत सरकार की अधिभूचना के अनुसार अथवा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा यथा निर्देशित प्रशुल्क, इनमें से जो भी लागू हो, नियत करना चाहिए। न तो बीपीसीएल और न ही जेएनपीटी ने जेटटी में बीपीसीएल द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु जनवरी, 2006 तक

इस प्राधिकरण से अनुरोध किया। बीपीसीएल ने जेएनपीटी के दरों के मान के अनुसार घाटशुल्क प्रभार लगाना जारी रखा है। अन्य कई सेवाओं जैसे घाटशुल्क प्रबंध, पाइपलाइन प्रयोग आदि के लिए बीपीसीएल द्वारा लगाई जा रही दरें यहां तक कि जेएनपीटी के दरों के मान में भी प्रदान नहीं की गई हैं। इस प्राधिकरण द्वारा बीपीसीएल को यह सूचित करने सहित निरंतर अनुरोध करने कि यह प्राधिकरण यह अधिसूचित करने के लिए वाद्य होगा कि जेएनपीटी का प्रशुल्क लगाने को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन अपेक्षित प्राधिकार प्राप्त नहीं है, के बाद ही बीपीसीएल ने नवम्बर, 2006 में एक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया। प्रदान किए गए ब्यौरे के अनुसार वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान प्रहस्तन किया गया यातायात उन वर्षों के, लिए क्रमशः 3.50 एमएमटी, 3.85 एमएमटी और 4.00 एमएमटी के न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात की तुलना में क्रमशः 3.50 एमएमटी, 3.32 एमएमटी और 3.24 एमएमटी था। इन 3 वर्षों के लिए प्रचालन आय क्रमशः 19.12 करोड़ रुपए, 17.13 करोड़ रुपए और 15.99 करोड़ रुपए थी। जेएनपीटी को 5.93 करोड़ रुपए, 6.78 करोड़ रुपए और 5.87 करोड़ रुपए के रॉयल्टी भुगतान को छोड़कर, परंतु मूल्यहास और अन्य प्रबंधन उपरियों को शामिल करके इन तीन वर्षों के लिए कुल प्रचालन लागत क्रमशः 11.01 करोड़ रुपए, 8.89 करोड़ रुपए और 4.83 करोड़ रुपए का अधिशेष रखते हुए 8.10 करोड़ रुपए, 8.23 करोड़ रुपए और 11.16 करोड़ रुपए थी। इन तीन वर्षों 2004-05 से 2006-07 के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत नियोजित पूंजी क्रमशः 121.79 करोड़ रुपए, 114.96 करोड़ रुपए और 108.15 करोड़ रुपए है। क्षमता उपयोग के समायोजन और 15% पर आरओसीई प्रदान करने के बाद परिणामी स्थिति क्रमशः 0.64 करोड़ रुपए, 8.35 करोड़ रुपए और 4.73 करोड़ रुपए का घाटा है। यहां तक कि यद्यपि बीपीसीएल द्वारा अनुपालन की जाने वाली प्रारंभिक प्रशुल्क व्यवस्था महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुरूप नहीं है, फिर भी पिछले वित्तीय विवरणों का विश्लेषण दर्शाता है कि ऐसी व्यवस्था से बीपीसीएल को कोई व्यर्थ वित्तीय लाभ नहीं पहुंचा है।

(ii) (क) वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तन किया गया यातायात के वास्तविक श्रूपुट क्रमशः 3.50 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी); 3.32 एमएमटी और 3.24 एमएमटी है। बीपीसीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 4.01 एमएमटी, 4.79 एमएमटी और 5.48 एमएमटी के श्रूपुट का अनुमान किया है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 14.57%, 6.85% और 56.57% अधिक हैं।

(ख) विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर, बीपीसीएल ने सूचित किया कि भविष्य के लिए यातायात के पूर्वानुमान मुख्य प्रयोक्ताओं यथा, रिलाएंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड, इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड और आईएल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन द्वारा दिए गए संकेतों के आधार पर अनुमानित हैं।

(ग) बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ प्रस्तुत कार्गो-वार यातायात का पूर्वानुमान निम्नानुसार है :

(मीट्रिक टन)

| क्रम सं० | ब्यौरे | 2006-07 (वास्तविक) | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
|----------|-----------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. | नेपथा | 9,30,000 | 6,90,000 | 7,00,000 | 7,10,000 |
| 2. | एसएफओ | 6,92,000 | 6,60,000 | 6,60,000 | 6,60,000 |
| 3. | खाद्य तेल | 5,01,000 | 5,90,000 | 5,90,000 | 5,90,000 |
| 4. | एचएसडी | 2,87,000 | 3,03,000 | 3,25,000 | 3,45,000 |
| 5. | कच्चा तेल | 0 | 10,00,000 | 16,50,000 | 23,00,000 |
| 6. | अन्य | 8,31,000 | 8,56,700 | 8,66,700 | 8,76,700 |
| | जोड़ | 32,41,000 | 40,99,700 | 47,91,700 | 54,81,700 |

(घ) लाइसेंस करार के अनुसार प्रचालन प्रारंभ होने के 5वें वर्ष से न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पूर्वानुमानित यातायात न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात से अधिक हो जाता है और इस कार्यवाही में परामर्श किए गए जेएनपीटी और प्रयोक्ताओं द्वारा यातायात के पूर्वानुमान पर कोई शर्त व्यक्त नहीं करने के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत यातायात के पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है। फिर भी, अगर गलत अनुमान के कारण बीपीसीएल को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

(iii) (क) वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए द्रव कार्गो टर्मिनल से समेकित प्रचालन आय क्रमशः 19.12 करोड़ रुपए, 17.13 करोड़ रुपए और 15.99 करोड़ रुपए है। मौजूदा प्रशुल्क और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए अनुमानित यातायात के आधार पर पूर्वानुमानित प्रचालन आय क्रमशः 20.31 करोड़ रुपए 23.01 करोड़ रुपए और 25.70 करोड़ रुपए है। अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित प्रचालन आय उन 3 वर्षों के लिए यातायात के पूर्वानुमानों के अनुरूप है।

(ख) बीपीसीएल ने लागत स्थिति का पांच कार्यकलापों में विश्लेषण किया है; यथा, (i) कार्गो प्रहस्तन ; (ii) घाटशुल्क प्रबंधन और लोडिंग आर्म, (iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिरिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन का प्रावधान; (iv) बंकर और स्वच्छ जल की आपूर्ति; और (v) सुविधा प्रबंधन।

(ग) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार कार्गो प्रचालन से घाटशुल्क आय वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 17.36 करोड़ रुपए, 15.81 करोड़ रुपए और 14.57 करोड़ रुपए है। मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर अगले तीन वर्षों के लिए इस कार्यकलाप से पूर्वानुमानित आय क्रमशः 18.82 करोड़ रुपए, 21.57 करोड़ रुपए और 24.18 करोड़ रुपए है। पूर्वानुमानित आय में वृद्धि कार्गो थ्रूप्ट में अनुमानित वृद्धि से मेल खाती है।

(घ) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म प्रावधान से आय वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान क्रमशः 89.57 लाख रुपए, 92.18 लाख रुपए और 81.72 लाख रुपए थी। अगले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पूर्वानुमानित आय क्रमशः 86.96 लाख रुपए, 88.24 लाख रुपए और 89.44 लाख रुपए है। पूर्वानुमानित आय में वृद्धि कार्गो थ्रूप्ट में अनुमानित वृद्धि के समतुल्य है।

(ङ) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिरिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन के लिए सेवाएं प्रदान करने हेतु बीपीसीएल ने वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान क्रमशः 45.20 लाख रुपए, 18.43 लाख रुपए और 31.63 लाख रुपए संग्रहित किए हैं। प्रदान की जाने वाली सेवाओं के इस समूह पर बीपीसीएल विचाराधीन तीन वर्ष की अवधि के दौरान क्रमशः 33.58 लाख रुपए, 34.06 लाख रुपए और 34.37 लाख रुपए के राजस्व संग्रहण की प्रत्याशा करता है।

(च) बंकर प्रदान करके और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति करके वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक संग्रहित राजस्व क्रमशः 41.55 लाख रुपए, 21.38 लाख रुपए और 28.71 लाख रुपए था। बीपीसीएल ने अगले 3 वर्षों के दौरान ये सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रतिवर्ष 28.51 लाख रुपए का समरूप राजस्व संग्रहण पूर्वानुमानित किया है।

(छ) सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के लिए कोई पृथक राजस्व संग्रहित नहीं किया गया है। बीपीसीएल का प्रस्ताव टैक फार्म प्रचालकों से इस कार्यकलाप के अधीन प्रतिटन राजस्व एकत्रित करना है।

(iv) बीपीसीएल से वह प्राधिकार प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, जिसके अधीन यह इस समय घाटशुल्क प्रभार, घाटशुल्क प्रबंध प्रभार, लोडिंग आर्म, पाइपलाइन, कंप्रेसर, हार्ड पिरिंग, फोम पिरिंग, द्रव नाइट्रोजन, बीपीसी वेपोराइजर, बंकरिंग सेवाओं और स्वच्छ जलापूर्ति के लिए प्रभार लगा रहा है। बारम्बार अनुरोधों के बावजूद बीपीसीएल ने उस प्राधिकार, जिसके अधीन उपरोलिखित प्रभार वसूल किए जा रहे हैं, को दर्शाते हुए कोई लेखबद्ध बीपीसीएल ने उस प्राधिकार, जिसके अधीन उपरोलिखित प्रभार वसूल किए जा रहे हैं, क्योंकि उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया सेवाओं के लिए वसूल किए जा रहे प्रभार प्राधिकृत नहीं हैं, क्योंकि उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। यह अवलोकन किया जाता है कि घाटशुल्क को छोड़कर, उपरोलिखित अन्य सभी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह अवलोकन किया जाता है कि घाटशुल्क को छोड़कर, उपरोलिखित अन्य सभी सेवाओं के लिए वसूल किए जा रहे प्रभार प्राधिकृत नहीं हैं, क्योंकि उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। यह प्राधिकरण बीपीसीएल के इस अनधिकृत कार्य पर अप्रसन्नता व्यक्त करता है। तथापि, यह अवलोकन किया जाता है कि इन सेवाओं से हुई आय को बीपीसीएल की बहियों में लेखबद्ध किया गया है और उसके लिए किया जाता है कि इन सेवाओं से हुई आय को बीपीसीएल की बहियों में लेखबद्ध किया गया है और उसके लिए आय को प्रशुल्क विश्लेषण के लिए आगामी तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित भी किया गया है। चूंकि, इन सेवाओं की व्यापार जगत को आवश्यकता है, इसलिए उनके लिए प्रभार भावी रूप से निर्धारित किए जाते हैं।

(v) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत पत्रक के अनुसार जेट्टी की प्रचालन लागत वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 6.80 करोड़ रुपए, 7.69 करोड़ रुपए और 9.74 करोड़ रुपए है। अगले 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमानित प्रचालन लागत क्रमशः 10.06 करोड़ रुपए, 10.02 करोड़ रुपए और 10.72 करोड़ रुपए है। यहां इसमें शामिल मर्दे उपस्कर चालन लागत, जेनपीटी को रॉयट्टी का भुगतान और मूल्यहास तथा प्रबंधन और प्रशासनिक व्यय छोड़कर अन्य व्यय हैं।

(ख) उपस्कर चालन लागत में (i) मरम्मत और अनुरक्षण, (ii) अतिरिक्त पुर्जों की लागत, (iii) खराबी की मरम्मत और (iv) समुद्री लोडिंग आर्म, उनके विभिन्न वाल्व, अग्निशमन पम्प, जेट्टी पम्प, एयर -कंप्रेसर सहित सभी उपस्कर के निवारक अनुरक्षण के लिए वार्षिक अनुरक्षण संविदा की पूर्ति के लिए व्यय शामिल हैं।

(ग) अन्य व्यय में विद्युत, जल, सुरक्षा व्यय, पाइपलाइन मार्ग प्रभार, बीमा, पर्यावरण प्रबंध लागत, कें.ओ.सु.ब. व्यय और इंडियन ऑयल टैंक लिमिटेड को देय जेटी प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत शामिल हैं।

(घ) प्रबंध और प्रशासन व्यय में कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कुरियर, डाक, मुद्रण और लेखन-सामग्री, निरीक्षण शुल्क, कानूनी और विविध व्यय, वाहनों का किराया और बैंक गारंटी-प्रभार शामिल हैं।

(ज) प्रचालन लागत के कार्यकलाप-वार ब्यौरों के बारे में बीपीसीएल ने आगामी 3 वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन व्यय क्रमशः 8.45 करोड़ रुपए, 9.11 करोड़ रुपए और 9.78 करोड़ रुपए पूर्वानुमानित किया है। यहां इसमें शामिल व्यय उपस्कर चालन लागत, जेएनपीटी को रॉयल्टी का भुगतान और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।

(च) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म के लिए प्रचालन लागत वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 6.86 लाख रुपए, 6.78 लाख रुपए और 29.43 लाख रुपए है। अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित व्यय क्रमशः 16.44 लाख रुपए, 17.25 लाख रुपए और 18.10 लाख रुपए है। यहां इसमें शामिल व्यय उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।

(छ) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिरिंग, वेपराइजर और नाइट्रोजन के अनुरक्षण के लिए प्रचालन लागत वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 10.48 लाख रुपए, 13.61 लाख रुपए और 59.81 लाख रुपए है। अगले 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमानित व्यय क्रमशः 33.53 लाख रुपए, 34.86 लाख रुपए और 36.25 लाख रुपए है। यहां इसमें शामिल व्यय की मद्दे उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।

(ज) बंकर के प्रावधान और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति के लिए वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक के दौरान क्रमशः 1.01 लाख रुपए, 1.28 लाख रुपए और 16.32 लाख रुपए का व्यय किया गया। इस व्यय को अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः 7.41 लाख रुपए, 7.78 लाख रुपए और 8.17 लाख रुपए तक बढ़ाया गया है। यहां इसमें शामिल व्यय की मद्दे उपस्कर चालन लागत और मूल्यहास छोड़कर अन्य व्यय हैं।

(झ) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा पूर्वानुमानित प्रचालन व्यय वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी पण्य वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान घटबढ़ के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप है।

(ञ) वर्ष 2007-08 के लिए लागत पत्रक में कें.ओ.सु.ब. के व्यय के रूप में 96 लाख रुपए शामिल हैं। पूछे जाने पर बीपीसीएल ने सूचित किया कि यह 24 लाख रुपए प्रतिवर्ष की दर पर एक अनन्तिम आंकड़ा है और पिछले 4 वर्षों से संबंधित व्यय जेएनपीटी से मांग पत्र के अभाव में नहीं निपटाया गया है। यह प्रतीत होता है कि बीपीसीएल द्वारा वहन किए जाने वाले कें.ओ.सु.ब. के व्यय की मात्रा पर बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच विवाद मौजूद है। यह स्पष्ट किया जाता है कि बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत 24 लाख प्रतिवर्ष के अनुमानित व्यय को शामिल करना, इस प्राधिकरण द्वारा संगठनों के विवाद को निपटाना अथवा बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को भुगतान की गई अनुमानित राशि को उचित मानने के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए।

(vi) (क) ऊपर पैरा (iii)(छ) में जैसा वर्णन किया जा चुका है, इस समय सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के अधीन कोई आय नहीं होती। बीपीसीएल ने इस कार्यकलाप के लिए एक पृथक लागत विवरण तैयार किया है। इस कार्यकलाप के अधीन कुल प्रचालन लागत में (i) उपस्कर चालन लागत; (ii) जल, विद्युत, बीमा आदि जैसे अन्य व्यय; और (iii) कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया, संचार, कुरियर, डाक, मुद्रण और लेखन-सामग्री, निरीक्षण शुल्क, कानूनी और विविध व्यय, वाहनों का किराया और बैंक गारंटी प्रभार जैसे संपूर्ण प्रबंध और प्रशासन उपरिव्यय शामिल हैं। सुविधा प्रबंध कार्यकलाप के अधीन मानी गई नियोजित पूँजी में कार्यालय उपस्कर और फर्नीचर तथा जुड़नार, जिनका साझा प्रयोग है, शामिल हैं।

(ख) नीचे पैरा (xviii) में वर्णित कारणों से यह प्राधिकरण टैंक फार्म प्रचालकों पर सुविधा प्रबंध प्रभारों के रूप में प्रति टन की लेवी लगाने का अनुमोदन करने का इच्छुक नहीं है। इसलिए, इस कार्यकलाप के अधीन बीपीसीएल द्वारा विचार किए गए उपस्कर चालन लागत, अन्य व्यय और संपूर्ण प्रबंध तथा प्रशासन उपरिव्यय जैसी प्रचालन लागत को अन्य चार कार्यकलापों (i) कार्गो प्रहस्तन; (ii) घाटशुल्क प्रबंध; (iii) पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिरिंग आदि; और (iv) बंकरिंग तथा जलापूर्ति में उन कार्यकलापों की प्रचालन लागत के समानुपात में विभाजित किया गया है। इसी प्रकार, सुविधा प्रबंध के अधीन प्रदर्शित मूल्यहास और नियोजित पूँजी को भी उन कार्यकलापों की नियोजित पूँजी के समानुपात में अन्य चार कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। सारांशतः लागत विश्लेषण करते समय बीपीसीएल द्वारा पूर्वानुमानित प्रचालन लागत परिवर्तित नहीं की गई है; यद्यपि प्रचालन लागत का विभिन्न कार्यकलापों में पुनःवितरण किया गया है।

(vii) लाइसेंस करार के अनुपालन में, बीपीसीएल ने जेटटी के घालू होने के समय जेएनपीटी को 5 करोड़ रुपए का प्रारंभिक भुगतान किया है। यह राशि पूँजीकृत नहीं की गई है और इसे कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्थायी परिसंपत्ति श्रेणी पर लागू दर पर 20 वर्षों की अवधि के लिए मूल्यहासित किया जा रहा है। जेएनपीटीएलसीबीयूए ने बीपीसीएल द्वारा अनुपालन किए गए मूल्यहास की विधि में विपर्थन पर आपत्ति उठाई है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 30 वर्षों की रियायती अवधि में अपक्रंट भुगतान परिशोधित करना अपेक्षित है। इस विपर्थन से यह उलझन है कि मूल्यहास का अधिक वर्णन और नियोजित पूँजी का कम वर्णन किया गया है। तदनुसार (i) 25 लाख रुपए के प्रतिवर्ष के अधिक मूल्यहास हटा दिया गया है, (ii) प्रतिवर्ष अनुमेय 16.67 लाख रुपए को परिशोधन व्यय के रूप में स्वीकार किया गया है; और (iii) इस मद में अपरिशोधित व्यय के लिए नियोजित पूँजी प्रतिवर्ष 8.33 लाख रुपए बढ़ा दी गई है।

(viii) बीपीसीएल ने बताया है कि इसने जेटटी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए किसी कार्यशील पूँजी का पूर्वानुमान नहीं किया है, क्योंकि सभी लेन-देन किसी त्रह अवधि के बिना किए जाते हैं।

(ix) (क) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूँजी बनने वाला निवल ब्लॉक वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए क्रमशः 121.79 करोड़ रुपए, 114.96 करोड़ रुपए और 108.15 करोड़ रुपए है। बीपीसीएल ने प्रत्येक कार्यकलाप, यथा (i) कार्गो प्रहस्तन; (ii) घाटशुल्क प्रबंध और लोडिंग आर्म; (iii) पाइपलाइन कंप्रेसर, पिरिंग, वेपोराइजर और नाइट्रोजन के प्रावधान; (iv) बंकर तथा जलापूर्ति; और (v) सुविधा प्रबंध के संबंधित निवल ब्लॉक अभिज्ञात और प्रस्तुत किया है। इन प्रत्येक कार्यकलापों को किया गया आवंटन स्वीकार किया जाता है, यद्यपि सुविधा प्रबंध के अधीन दर्शाए गए निवल ब्लॉक को यह प्रशुल्क निर्धारण विश्लेषण करते समय अन्य चार कार्यकलापों में विभाजित किया गया है। बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2007-08 के लिए पूर्वानुमानित 106.23 करोड़ रुपए के निवल ब्लॉक में ऑयल स्पिल रिस्पांस सुविधा की वृद्धि के लिए 5 करोड़ रुपए की क्षमता वृद्धि शामिल है। बीपीसीएल ने पुष्टि की है कि इस संबंध में उचित निवेश निर्याय उसके निदेशक मंडल द्वारा किया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमानित निवल ब्लॉक क्रमशः 99.19 करोड़ रुपए और 92.15 करोड़ रुपए हैं।

(ख) बीपीसीएल ने अपनी सभी परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में माना है और उसके पास सामाजिक दायित्व परिसंपत्ति श्रेणी के अधीन वर्गीकृत करने के लिए कोई परिसंपत्ति नहीं है।

(ग) यद्यपि, लागत विवरण में दिनांक 31 मार्च, 2005 की यथास्थिति नियोजित पूँजी बीपीसीएल द्वारा अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट के प्रमाणपत्र के अनुसार 114 करोड़ रुपए दर्शाए गई है, को परिसंपत्तियों का सकल अधिग्रहण उस तारीख को केवल 71.65 करोड़ रुपए है। अनुरोध करने पर, बीपीसीएल ने स्पष्ट किया है कि लागत की समान भागीदारी करके जेटटी बीपीसीएल द्वारा संयुक्त रूप से निर्मित की गई थी और चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाणपत्र बीपीसीएल की बहियों में मौजूद परिसंपत्तियों के अधिग्रहण मूल्य का ही उल्लेख करता है, क्योंकि परिसंपत्ति के अधिग्रहण मूल्य का शेष 50% आईओसी को हस्तांतरित किया गया है।

(घ) इस मामले पर कार्यवाही करते समय इस बात का संदेह उत्पन्न हुआ कि क्या बीपीसीएल की लेखाबहियों में यथा वर्णित परिसंपत्तियों के मूल्य के केवल 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए। जेएनपीटी ने महसूस किया कि आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को बीपीसीएल को दिए गए अनुदान के रूप में माना जाना चाहिए और बीपीसीएल की बहियों में वर्णित केवल परिसंपत्ति के मूल्य पर प्रशुल्क नियतन के लिए विचार किया जाना चाहिए। बीपीसीएल ने सूचित किया कि रियायत करार में प्रतिपूर्ति के संगणन से संबंधित खंड के अनुसार मूल्यहासित लागतों के संदर्भ में समापन भुगतानों को स्वतंत्र चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा लागतों के विवरण के संदर्भ की अपेक्षा होती है न कि लाइसेंसधारी की बहियों की। इसके अतिरिक्त, आईओसी के साथ करार के संदर्भ की अपेक्षा होती है कि लाइसेंसधारी की बहियों की। इसके अतिरिक्त, आईओसी के साथ करार मूल्यहास, अन्य लागतों तथा राजस्व की बराबर समानुपात में भागीदारी की अपेक्षा करता है और इसलिए बीपीसीएल के अनुसार आईओसीएल द्वारा किए गए अंशदान को अनुदान के रूप में नहीं माना जा सकता। बीपीसीएल ने अनुरोध किया है कि परिसंपत्तियों की कुल लागत पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा, चूंकि समापन भुगतान संपूर्ण परिसंपत्तियों पर विचार करेगा। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी के प्रतिनिधि ने यह विचार भी व्यक्त किया कि परिसंपत्ति के संपूर्ण मूल्य पर आईओसीई के परिकलन के प्रयोजनार्थी विचार किया जा सकता है। इन स्पष्टीकरणों के दृष्टिगत आईओसीएल और बीपीसीएल द्वारा संयुक्त रूप से सृजित परिसंपत्तियों पर इस प्रशुल्क निर्धारण कार्य के लिए विचार किया गया है।

(ix) (क) प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर देय रॉयल्टी का बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 6.91 करोड़ रुपए, 7.49 करोड़ रुपए और 8.08 करोड़ रुपए अनुमान लगाया गया है।

(x) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क संगणन को अगले निम्न बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन इस मद को हिसाब में नहीं लेने के कारण संभावित हानि से बचने के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु स्वामी पत्तन को निजी प्रचालनों द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को भी हिसाब में लेना चाहिए।

(ग) लाइसेंस करार पर बीपीसीएल द्वारा अगस्त, 1999 में हस्ताक्षर किए गए थे। जेएनपीटी ने सूचित किया कि लाइसेंस नामांकन आधार पर दिया गया था और पेट्रोलियम मंत्रालय के निदेशानुसार प्रतिस्थांघी बोलियां आमंत्रित नहीं की गई थीं। चूंकि, तुलना के लिए कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है, इसलिए बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में संकलित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट पर जेएनपीटी को देय संपूर्ण रॉयल्टी के पास-थू की मांग की है।

(घ) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में ऐसी स्थिति शामिल नहीं है, जहां तकनीकी रूप से अहक एक बोलीदाता हो और तुलना के लिए कोई अन्य बोली उपलब्ध नहीं हो। इसलिए, सरकार से ऐसे मामलों में प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व हिस्से/रॉयल्टी को लागत मानने के विषय पर सुझाव देने का अनुरोध किया गया है। इस संबंध में सरकार का निर्णय अभी इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना है।

(ङ) सरकार से तात्कालिक मामले, जहां तुलना के लिए दूसरी उच्चतम बोली उपलब्ध नहीं है, में रॉयल्टी पर विचार करने के बारे में किसी विशेष निर्देश के अभाव में बीपीसीएल द्वारा देय रॉयल्टी की अनुमति पास-थू के रूप में नहीं दी जाती है। अगर इस स्थिति के विपरीत कोई निर्णय सरकार से प्राप्त होता है तो बीपीसीएल सरकार के निर्णय को सही रूप से प्रदर्शित करने के लिए इस आदेश की समीक्षा हेतु इस प्राधिकरण से अनुरोध करने के लिए स्वतंत्र है।

(x) (क) जेएनपीटी लिक्विड केमिकल बर्थ यूजर्स एसोसिएशन (जेएनपीटीएलसीबीयूए) ने एक बहुप्रयोजनीय जेट्टी के निर्माण पर किए गए व्यय पर टिप्पणी की है, क्योंकि यह महसूस करता है कि व्यापार जगत की आवश्यकता की पूर्ति के लिए एक पीओएल जेट्टी का निर्माण व्यय की गई लागत के एक-तिहाई व्यय पर किया जा सकता था। इस संबंध में इस प्राधिकरण के विचार का वर्णन इस विश्लेषण के उप-पैरा (xii) में किया गया है।

(ख) पीओएल उत्पादों के अतिरिक्त, खाद्य तेल, रसायनों आदि जैसे उत्पाद मिश्रण के प्रहस्तन के लिए अपर्याप्त सुविधा के बारे में जेएनपीटीएलसीबीयूए की टिप्पणी पर बीपीसीएल ने बताया है कि जेट्टी की डिजाइन सभी द्रव कार्गों के प्रहस्तन के लिए बनी हुई है और केवल पीओएल उत्पादों तक सीमित नहीं है। चूंकि, जेट्टी में पूर्व में प्रहस्तन किए गए यातायात में पीओएल और कच्चे तेल के अतिरिक्त, खाद्य तेल और अन्य द्रव कार्गों की पर्याप्त मात्रा शामिल है, इसलिए इस विचार से सहमत होना कठिन है कि जेट्टी की डिजाइन जैसा संघ द्वारा वर्णन किया गया है, केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए ही है।

(ग) जेएनपीटीएलसीबीयूए की इस टिप्पणी पर कि इसके सदस्यों द्वारा पाइपलाइन और संरचना को तोड़ने और उन्हें जेएनपीटी जेट्टी से द्रव कार्गों प्रहस्तन के अंतरण के पश्चात बीपीसीएल की सुविधा में चालू करने के लिए अंतरिक्त करने में किए गए अतिरिक्त व्यय और बीपीसीएल द्वारा उसके लिए सागत की भागीदारी नहीं करने पर दी गई टिप्पणी पर बीपीसीएल ने बताया है कि टैंक फार्म स्वामियों को व्यय करना पड़ा था, क्योंकि जेएनपीटी ने अपने जेट्टी से द्रव कार्गों का प्रहस्तन रोकने का निर्णय लिया था। यह मुद्दा प्रशुल्क नियतन के लिए संगत प्रतीत नहीं होता। यह मानना होगा कि अपने प्रचालनात्मक क्षेत्र में किए जाने वाले कार्यकलापों का निर्णय करना स्वामी पत्तन न्यासों का कार्य है।

(xii) बीपीसीएल और जेएनपीटी के बीच किए गए रियायत करार से यह देखा जाता है कि जेट्टी का निर्माण, यहां तक कि कंटेनरों का बहन करने वाले बड़े पोतों की मांग की पूर्ति के लिए बीओटी करार में जेएनपीटी द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार अत्यधिक बड़ी लागत पर किया गया है। बीपीसीएल को नियोजित पूंजी के रूप में उचित राशि, जो लगभग 5.5 मिलियन टन द्रव कार्गों के प्रहस्तन के लिए संगत होगी, पर विचार करने का सुझाव दिया गया था। बीपीसीएल ने इस प्रश्न का प्रत्युत्तर नहीं दिया। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अगर किया गया निवेश रियायत करार के अधीन अनिवार्यताओं के अनुसार है, तो उसपर आरओसीई के लिए यहां तक कि जब भी विचार किया जाएगा अगर पूर्ण क्षमता उपयोगिता प्राप्त नहीं की गई हो। इसे ध्यान में रखते हुए, सूचित संपूर्ण निवेश पर आरओसीई की अनुमति दी गई है।

उपरोक्तिका देखते हुए भी यह प्राधिकरण सृजित की जाने वाली परिसंपत्तियों की अति विनिर्दिष्टि के कारण प्रयोक्ताओं द्वारा उच्चतर प्रशुल्क अदा करने की अपेक्षा के बारे में जेएनपीटीएलसीबीयूए के कथन में सत्यता पाता है। अगर जेएनपीटी का अभिप्राय: टर्मिनल का प्रयोग भविष्य में कंटेनर टर्मिनल के रूप में करना और थोक द्रव प्रचालन अन्यत्र अंतरिक्त करना है तो इस जेट्टी में किए जा चुके निवेश का लाभ भावी कंटेनर टर्मिनल प्रचालक से वसूल किया जाना चाहिए और लाभ आगे भविष्य में घटे हुए प्रशुल्क के माध्यम से थोक द्रव प्रयोक्ताओं को दिया जामा चाहिए।

(xiii) बीपीसीएल से चालू की गई और सकल ब्लॉक में शामिल विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजीगत मूल्य के संबंध में लेखापद्धति साक्ष्य प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अनुरोध का पालन करने की बजाय बीपीसीएल ने उत्तर दिया कि भारत सरकार का उपक्रम होने के कारण यह कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अधीन सांविधिक लेखापरीक्षा और भारत के नियंत्रक और महा लेखापरीक्षक द्वारा भी लेखापरीक्षा और समीक्षा के अधीन है। बीपीसीएल ने दोहराया है कि इसकी बहियों में पूंजीकृत सभी परिसंपत्तियों, जिसमें जेएनपीटी में परिसंपत्तियां भी शामिल हैं, की लेखापरीक्षा सांविधिक और सरकारी लेखापरीक्षकों द्वारा लेखापरीक्षा प्रक्रिया के भाग के रूप में की गई है।

(xiv) बीपीसीएल से सूचित की गई/की जाने वाली सुविधाओं के डिजाइनशुदा पैसमीटरों के संदर्भ में जेटटी की डिजाइनशुदा क्षमता निकालने का सुझाव दिया गया था। प्रारंभ में, बीपीसीएल ने सूचित किया कि इसने स्वतंत्र रूप से डिजाइनशुदा क्षमता का आकलन नहीं किया है और इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (जिन्होंने व्यष्टिहार्यता अध्ययन किया) द्वारा निर्धारित क्षमता परिकलन पर विश्वास किया गया था। जब बीपीसीएल से स्वतंत्र रूप से क्षमता आकलन कराने और उसका प्रमाणीकरण प्राप्त करने के लिए अनुरोध किया गया था, तब बीपीसीएल ने सूचित किया कि उनके आकलन के अनुसार क्षमता 5.5 भिलियन टन है, जो जेएनपीटी द्वारा भी अपनी बेबाइट में वर्णित है। यद्यपि, बीपीसीएल ने आशदस्त किया कि क्षमता का उपयुक्त प्रमाणीकरण प्रस्तुत किया जाएगा; हमें आज तक ऐसा प्रमाणीकरण प्राप्त नहीं हुआ है। जेटटी की डिजाइनशुदा क्षमता का समर्थन करने वाले किसी दैज़ानिक परिकलन के अभाव में यह प्राधिकरण जेटटी की क्षमता बीपीसीएल द्वारा यथावर्णित 5.5 भिलियन टन स्वीकार करने के लिए बाध्य है।

(xv) ऊपर दिए गए विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए, संपूर्ण रूप से जेटटी और विभिन्न मुख्य कार्यकलापों के लिए लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-I (क) से (क) के रूप में संलग्न है।

(क) मुख्य कार्यकलापों और संपूर्ण रूप से जेटटी के सारांशित परिणाम निम्नानुसार हैं :

| क्र. सं. | विवरण | प्रबालग्न आव | | | विवरण अविवेच (+)/ वादा (-) | | | प्रबालग्न आव के % के रूप में विवरण अविवेच (+)/ वादा (-) | | | औसत अविवेच/ वादा % | |
|----------|-----------------------|--------------|---------|---------|----------------------------|---------|---------|---|----------|---------|--------------------|---------|
| | | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | जोड़ | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | |
| 1 | कार्गो प्रहस्तन | 1882.27 | 2150.62 | 2418.12 | -189.02 | 196.17 | 539.53 | 546.68 | -10.04 | 9.12 | 22.31 | 7.13 |
| 2 | घाटशुल्क प्रबंध | 66.98 | 68.24 | 89.44 | -155.98 | -139.85 | -129.47 | (-)425.30 | -179.37 | -158.49 | -144.75 | -160.87 |
| 3 | पाइपलाइन, पिंगिंग आदि | 33.58 | 34.06 | 34.47 | -351.91 | -326.94 | -311.52 | (-)989.37 | -1047.99 | -956.97 | -903.74 | -969.56 |
| 4 | बंकर और जलापूर्ति | 28.51 | 28.51 | 28.51 | -16.67 | -12.10 | -11.05 | (-)36.82 | -54.96 | -42.43 | -38.76 | -45.38 |
| 5 | समग्र टर्मिनल | 2031.32 | 2301.43 | 2570.54 | -712.58 | -281.72 | 87.49 | (-)906.81 | -35.08 | -12.24 | 3.40 | -0.15 |

(ख) बीपीसीएल द्वारा प्रश्नात्मक के अनुमानित स्तर पर दरों में दृद्धि की प्रस्तावित प्रतिशतता का प्रयोग करते हुए निकाले गए अनुसार प्रस्तावित प्रश्नात्मक संशोधन के माध्यम से सूचित किया जाने वाला कार्यकलाप-दार अतिरिक्त राजस्व निम्नानुसार है :

(सार्व रूप)

| क्रम सं० | कार्यकलाप | अतिरिक्त आव | | | जोड़ |
|----------|----------------------|-------------|---------|---------|---------|
| | | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | |
| 1 | कार्गो प्रहस्तन | 574.92 | 644.71 | 714.21 | 1933.84 |
| 2 | घाटशुल्क प्रबंध | 119.57 | 121.33 | 122.98 | 363.88 |
| 3 | पाइपलाइन पिंगिंग आदि | 7.56 | 7.66 | 7.75 | 22.97 |
| 4 | बंकर और जलापूर्ति | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.24 |
| 5 | सुविधा प्रबंध | 102.49 | 119.79 | 137.04 | 359.32 |
| | जोड़ | 804.62 | 893.57 | 982.06 | 2680.25 |

(xvi) दरों में प्रस्तावित वृद्धि का संपूर्ण टर्मिनल के लिए लागत घाटा स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के रूप में औचित्य दिया जाना अपेक्षित है। चूंकि, प्रस्तावित वृद्धि की प्रतिशतता विभिन्न कार्यकलापों के साथ भिन्न-भिन्न होती है, इसलिए उपर्युक्त पैरा (xv)(क) में वर्णित सारांशित परिणामों का उपर्युक्त पैरा (xv)(ख) में वर्णित अनुमानित अतिरिक्त राजस्व की स्थिति मानते हुए संबंधित कार्यकलापों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए नीचे विश्लेषण किया जाता है।

(xvii) संपूर्ण जेटटी के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से 26.80 करोड़ रुपए के लक्षित अतिरिक्त राजस्व सूजन की तुलना में 9.06 करोड़ रुपए का कुल घाटा प्रदर्शित करती है।

(xviii) सुविधा प्रबंध के रूप में एक नया राजस्व विषय लागू करके बीपीसीएल ने अगले तीन वर्षों के दौरान 3.59 करोड़ रुपए की कुल अतिरिक्त आय सृजित करने का प्रस्ताव किया है। इस लेवी के अधीन शामिल किया जाने वाला व्यय उपस्कर चालन लागत, किराया आदि जैसे अन्य व्यय और कर्मचारी लागत, यात्रा लागत, किराया आदि जैसे संपूर्ण प्रबंध और प्रशासनिक उपरिव्यय का एक भाग है। 2.5 रुपए प्रति टन का प्रस्तावित परिवर्तन टैंक फार्म प्रचालकों से वसूली योग्य है। जेएनपीटी ने बताया है कि वह इस लेवी के पक्ष में नहीं है। बीपीसीएल ने तर्क दिया है कि जेटटी के प्रयोक्ताओं का यह खंड जेटटी के प्रचालन और अनुक्षण के लिए अंशदान नहीं करता है। जेएनपीटीएलसीबीयूए ने यह कहते हुए सुविधा प्रबंध प्रभार लागू करने का विरोध किया है कि यह अनुचित है तथा ऐसी लेवी किसी अन्य पत्तन में मौजूद नहीं है। इस प्राधिकरण का विचार है कि प्रबंधी और प्रशासनिक उपरिव्यय प्रत्येक वाणिज्यिक इकाई का भाग है और ऐसे व्यय को सभी कार्यकलापों में विभाजित करना होगा। इस व्यय को घाटशुल्क तथा अन्य सेवाओं से पृथक करने और इसे टैंक फार्म प्रचालकों से वसूल करने के बीपीसीएल के प्रस्ताव में कोई तथ्यात्मक योग्यता नहीं है, क्योंकि यह जेटटी प्रयोक्ताओं के एक खंड को ऐसी लेवी से लादने का प्रयास करता है, जिसका वहन करना उनके लिए आवश्यक नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण सुविधा प्रबंध प्रभार लागू करने के लिए बीपीसीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं करता।

(xix) घाटशुल्क प्रबंध कार्यकलाप 4.25 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है, जो प्रचालन आय का 160.87% है। बीपीसीएल ने इस कार्यकलाप पर दर में 125% की वृद्धि (मौजूदा 2 रुपए प्रति टन से 4.5 रुपए प्रति टन) की मांग की है। आय-लागत विश्लेषण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत बीपीसीएल द्वारा मांग की गई वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

(xx) पाइपलाइन सेवाएं, कंप्रेसर, हार्ड पिरिंग, फोम पिरिंग और द्रव नाइट्रोजन प्रदान करने का कार्यकलाप आगामी 3 वर्षों के दौरान 9.89 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है, जो प्रचालन आय का 969.16% है। बीपीसीएल द्वारा इन कार्यकलापों पर मांगी गई वृद्धि पाइपलाइन प्रभार पर 13.63%, कंप्रेसर प्रभार पर 66.66%, हार्ड पिरिंग पर 24.13% और फोम पिरिंग पर 20%, द्रव नाइट्रोजन प्रभार में 53.84% और वेपोराइजर प्रभार पर 57.89% है। लागत विश्लेषण में प्रदर्शित घाटे की स्थिति के दृष्टिगत बीपीसीएल द्वारा मांग गया उर्ध्वमुखी संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

(xxi) बंकरिंग सेवाएं और पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति कार्यकलाप 3 वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए 0.39 करोड़ रुपए का घाटा दर्शाता है। प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में व्यक्त और सत घाटा 45.38 का त्रहात्मक आंकड़ा दर्शाता है। बीपीसीएल ने तटीय और विदेशगामी पोतों को स्वच्छ जलापूर्ति पर दरों में कोई वृद्धि नहीं मांगी है। तथापि, इसने बंकरिंग सेवाओं पर दर में 20% की वृद्धि (2.5 रुपए प्रति एमटी से 30 रुपए प्रति एमटी) मांगी है। चूंकि, इस कार्यकलाप का लागत विश्लेषण घाटे की स्थिति दर्शाता है, इसलिए बंकरिंग सेवाओं पर बीपीसीएल द्वारा मांगी गई 20% की दर वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

(xxii) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप 5.47 करोड़ रुपए का कुल अधिशेष दर्शाता है। बीपीसीएल ने घाटशुल्क में 2.35% और 34.55% के बीच तक दरों में वृद्धि की मांग की है। यद्यपि, इस प्राधिकरण की वर्णित स्थिति उन कार्यकलापों, जो अधिशेष दर्शाते हैं, के लिए प्रशुल्क में किसी वृद्धि की अनुमति नहीं देना है, तथ्य मौजूद रहता है कि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर संपूर्ण रूप से टर्मिनल वर्ष 2007-08 से 2009-10 के तीन वर्षों के लिए 9.06 करोड़ रुपए का कुल घाटा दर्शाता है। अन्य तीन कार्यकलापों, यथा (i) घाट प्रबंध; (ii) पाइपलाइन पिरिंग; और (iii) बंकर और जलापूर्ति में मांगी गई दर वृद्धि को स्वीकार करने से 5.19 करोड़ रुपए का निवल घाटा छोड़ते हुए 3.87 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व सृजित होगा। चूंकि, जेटटी में प्रदान की गई सुविधाएं लेने वाला प्रयोक्ताओं का समूह साधारणतया समान है, इसलिए यह प्राधिकरण 5.19 करोड़ रुपए के परिणामी घाटे को पूरा करने के लिए अपेक्षित सीमा तक घाटशुल्क दरों में वृद्धि अनुमोदित करता है। मौजूदा घाटशुल्क दरों में एकबारगी 8% की वृद्धि इस आवश्यकता की पूर्ति करेगी।

(xxiii) इस समय, बीपीसीएल विदेशगामी पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रति एमटी 3.60 अमरीकी डॉलर का प्रभार लगता है। इसलिए, एक अमरीकी डॉलर 40.34 रुपए की वर्तमान विनिमय दर पर विचार करते हुए 87.13 रुपए प्रति एमटी की रियायती तटीय दर निर्धारित की जाती है।

(xxiv) (क) इस प्राधिकरण के अनुरोध पर बीपीसीएल संशोधित दिशानिर्देशों के खंड सं. (i) 2.11.1 (ii) 2.15 (iii) 2.16.1 से 2.16.3, (iv) 2.18.1 से 2.18.4, (v) 4.5 और (vi) 5.8.1 में शामिल मानक प्रावधानों को दरों के मान में शामिल करने के लिए सहमत हो गया है। इसी प्रकार, बीपीसीएल एक शर्त को शामिल करने के लिए सहमत हो गया है, जिसके अनुसार प्रयोक्ताओं को बीपीसीएल पर सीधे आरोप्य कारणों से होने वाले किसी विशेष के कारण कोई भुगतान नहीं करना होगा।

(ख) बीपीसीएल को दरों के मान में एक शर्त शामिल करने का प्रयामर्श दिया गया था, जिसमें यह विनिर्दिष्ट किया गया हो कि बीपीसीएल की तर्ज पर आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा ड्रेक-डाउन होने अथवा बीपीसीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों के किसी पोत के बेकार खड़ा रहने पर जेएनपीटी को देय अर्जित पोत के बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान किसाया प्रभारों के बराबर घूट बीपीसीएल द्वारा अनुमत होगी। यद्यपि, बीपीसीएल ने अपना विशेष जाताया है कि शर्त स्वीकार करने पर प्रस्तावित प्रशुल्क में उद्घागानी वृद्धि हो जाएगी, इसलिए यह प्राधिकरण दरों के मान में ऐसा खंड शामिल करता है, जैसाकि महापरानों में प्रचालन अन्य निजी टर्मिनलों के सामान्य में किया गया है।

(ग) कुछ प्रक्षावित प्रावधान, जोकि अन्य महापरानों/निजी टर्मिनलों में साझा रहतों के अनुस्य नहीं हैं, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संशोधन कर दिया गया है।

12.1 परिणामित: और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण बीपीसीएल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि अनुबंध-II के रूप में संलग्न है।

12.2 बीपीसीएल का संशोधित दरों का मान और शर्तें भारत के संजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन समाप्त होने के पश्चात लागू हो जाएंगे और यह 31 मार्च, 2010 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष तौर पर न बढ़ाया जाए।

12.3 इस संबंध में, बीपीसीएल को संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 80 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखा और कार्यनिवादन रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने होंगे। यदि बीपीसीएल निर्धारित समय-सीमा के भीतर ऐसी सूचना प्रस्तुत करने में असफल रहता है, तो जेएनपीटी बीपीसीएल के बिल्ड उचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है। यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए स्वतः ही कार्यवाही कर सकता है। इसके अलावा, घटबढ़ का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क अवधि के अंत में अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेषों का अगले चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

12.4 बीपीसीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रशुल्क वैधता की निर्धारित अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपरित हो गई है, तो बीपीसीएल को इसके प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा जा सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिसंतुलित करने के लिए परिवर्तनों का अगली समीक्षा के समय पर भी विश्लेषण किया जा सकता है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के अनुसार समायोजन किए जा सकते हैं।

अ. ल. बोगिरावार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2007/असा.]

अनुबंध (क)

भारत येट्रोलिन कारबोरेशन लिमिटेड

तमेकित समाप्त विवरण

(साल समय)

| क्रम. सं. | विवरण | वास्तविक | | | बीपीसीएल के अनुसार | | | टीएएची द्वारा संमिलित | | |
|-----------|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|-----------|-----------|-----------------------|-----------|-----------|
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | यातायात (एम.टी) | 3,509,873 | 3,326,222 | 3,244,450 | 4,009,700 | 4,791,700 | 5,481,700 | 4,009,700 | 4,791,700 | 5,481,700 |
| II | प्रचालन आव | | | | | | | | | |
| | घाट शुल्क | 1,736.10 | 1,581.05 | 1,457.56 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 |
| | सुविधा प्रबंध | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | घाट शुल्क प्रबंध एवं लदान भुजा | 89.57 | 92.18 | 81.72 | 86.96 | 88.24 | 89.44 | 86.96 | 88.24 | 89.44 |

| | | | | | | | | | | |
|------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|
| | पाइपलाइन, कंप्रेशर, पिंगिंग, रैपरहाइजर इत्यादि | 45.20 | 18.43 | 31.63 | 33.53 | 34.06 | 34.47 | 33.58 | 34.06 | 34.47 |
| | बैंकर एवं जलापूर्ति | 41.55 | 21.38 | 28.71 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 |
| | जोड़ | 1,912.42 | 1,713.04 | 1,599.82 | 2,031.32 | 2,301.43 | 2,570.54 | 2,031.32 | 2,301.43 | 2,570.54 |
| III | प्रचालन लागत | | | | | | | | | |
| | घाट शुल्क | 655.24 | 741.78 | 859.24 | 845.18 | 911.66 | 978.17 | 261.64 | 218.36 | 228.00 |
| | सुविधा प्रबंध | 6.85 | 6.38 | 9.06 | 103.44 | 31.21 | 30.98 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | घाट शुल्क प्रबंध एवं लदान भुजा | 6.86 | 6.78 | 29.43 | 16.44 | 17.25 | 18.10 | 27.92 | 23.28 | 24.28 |
| | पाइपलाइन, कंप्रेशर, पिंगिंग, रैपरहाइजर इत्यादि | 10.48 | 13.61 | 59.81 | 33.53 | 34.86 | 36.25 | 56.95 | 47.04 | 48.63 |
| | बैंकर एवं जलापूर्ति | 1.01 | 1.28 | 16.32 | 7.41 | 7.78 | 8.17 | 12.59 | 10.50 | 10.97 |
| | जोड़ | 680.44 | 769.83 | 973.86 | 1006.00 | 1002.76 | 1071.67 | 359.1 | 299.18 | 311.88 |
| IV | परिशोधन | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 16.67 | 16.67 | 16.67 |
| V | मूल्यहास | 683.85 | 683.99 | 681.40 | 692.09 | 703.87 | 703.62 | 667.11 | 678.89 | 678.64 |
| VI | प्रबंधन उपरिव्यय (बीपीसीएल द्वारा सुविधा प्रबंध को मूल्यहास आवंटित) | 39.01 | 47.48 | 48.77 | 44.23 | 46.28 | 48.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| VII | कुल प्रचालन लागत (III+IV+V+VI) | 1403.30 | 1501.30 | 1704.03 | 1742.32 | 1752.91 | 1823.73 | 1042.88 | 994.74 | 1007.19 |
| VIII | निवल अधिशेष/घाटा (II-VII) | 509.12 | 211.74 | -104.41 | 289.00 | 548.52 | 746.81 | 988.44 | 1,306.69 | 1,563.35 |
| IX | नियोजित पूँजी | 12,179.50 | 11,496.70 | 10,815.50 | 10,623.20 | 9,919.40 | 9,215.90 | 10,631.53 | 9,927.73 | 9,224.23 |
| X | नियोजित पूँजी पर आय | 1,826.93 | 1,724.51 | 1,622.33 | 1,593.48 | 1,487.91 | 1,382.39 | 1,701.04 | 1,588.44 | 1,475.88 |
| XI | आवंटा उपयोग | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| XII | आवंटा उपयोग हेतु समावेशित आय | 1,165.87 | 1,724.51 | 957.01 | 1,593.48 | 1,487.91 | 1,382.39 | 1,701.04 | 1,588.44 | 1,475.88 |
| XIII | आवंटा निवल अधिशेष/घाटा (VIII-XII) | -656.75 | -1,512.77 | -1,061.42 | -1,304.48 | -939.39 | -635.58 | -712.80 | -281.75 | 87.47 |
| XIV | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा | -34.34% | -88.31% | -66.35% | -64.22% | -40.82% | -24.73% | -35.08% | -12.24% | 3.40% |
| XV | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में अधिशेष/घाटा | | -0.83 | | | -0.43 | | | -0.15 | |

टिप्पणी : 1. सुविधा प्रबंध के अंतर्गत बीपीसीएल द्वारा विचारित प्रचालन लागत और प्रबंध उपरिव्ययों को अन्य चार कार्यकलापों में उनकी प्रचालन लागत के समानुपात में संविभाजित किया गया है।

2. सुविधा प्रबंध के अंतर्गत बीपीसीएल द्वारा विचारित मूल्यहास एवं नियोजित पूँजी को उन कार्यकलापों की नियोजित पूँजी के समानुपात में अन्य चार कार्यकलापों में संविभाजित किया गया है।

अनुबंध (ख)

आरत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड

घाट शुल्क के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए)

| क्रम सं. | विवरण | वास्तविक | | | बीपीसीएल के अनुसार | | | टीएएपी द्वारा संतुलित | | |
|----------|-------------------------------------|----------|----------|----------|--------------------|----------|----------|-----------------------|----------|----------|
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | प्रचालन आय | 1,736.10 | 1,581.05 | 1,457.56 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 |
| II | प्रबंध उपरिव्ययों सहित प्रचालन लागत | 655.24 | 741.78 | 859.24 | 845.18 | 911.66 | 978.17 | 261.64 | 218.36 | 228.00 |
| III | परिशोधन | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 12.68 | 12.68 | 12.68 |
| IV | मूल्यहास | 502.30 | 502.45 | 502.45 | 514.32 | 526.20 | 526.20 | 502.70 | 514.5 | 514.30 |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| V | कुल प्रचालन लागत (II+III+V) | 1157.54 | 1244.23 | 1361.69 | 1359.50 | 1437.86 | 1504.37 | 777.02 | 745.54 | 754.98 |
| VI | प्रचालन अधिशेष (I-V) | 578.56 | 336.82 | 95.87 | 522.77 | 712.76 | 913.75 | 1,105.25 | 1,405.08 | 1,663.14 |
| VII | नियोजित पूँजी | 8,897.00 | 8,497.90 | 7,995.50 | 7,981.10 | 7,454.90 | 6,928.80 | 8,089.18 | 7,555.69 | 7,022.55 |
| VIII | नियोजित पूँजी पर आय | 1,349.55 | 1,274.69 | 1,199.33 | 1,197.17 | 1,118.24 | 1,039.32 | 1,294.27 | 1,208.91 | 1,123.61 |
| IX | क्षमता उपयोग | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | क्षमता उपयोग के लिए समावेजित आय | 861.23 | 1,274.69 | 707.48 | 1,197.17 | 1,118.24 | 1,039.32 | 1,294.27 | 1,208.91 | 1,123.61 |
| XI | आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा (VI-X) | -282.67 | -937.87 | -611.61 | -674.40 | -405.48 | -125.57 | -189.02 | 196.17 | 539.53 |
| XII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा | -16.28% | -59.32% | -41.96% | -35.83% | -18.85% | -5.19% | -10.04% | 9.12% | 22.31% |
| XIII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा | | -39.19% | | | -19.96% | | | 7.13% | |

अनुबंध (ग)

भारत ऐट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड
घाट शुल्क प्रबंध के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए)

| क्रम सं. | विवरण | वास्तविक | | | टीपीसीएल के अनुसार | | | टीएमपी द्वारा संतुलित | | |
|----------|---|----------|----------|----------|--------------------|----------|----------|-----------------------|----------|----------|
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | प्रचालन आय | 89.57 | 92.18 | 81.72 | 86.96 | 88.24 | 89.44 | 86.96 | 88.24 | 89.44 |
| II | प्रबंध उपरियोग सहित प्रचालन लागत | 6.86 | 6.78 | 29.43 | 16.44 | 17.25 | 18.10 | 27.92 | 23.28 | 24.28 |
| III | परिशोधन | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1.49 | 1.49 | 1.49 |
| IV | मूल्यांकन | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 61.42 | 61.4 | 61.38 |
| V | कुल प्रचालन लागत (II+III+V) | 69.63 | 69.55 | 92.20 | 79.21 | 80.02 | 80.87 | 90.83 | 86.17 | 87.15 |
| VI | प्रचालन अधिशेष (I-V) | 19.94 | 22.63 | -10.48 | 7.75 | 8.22 | 8.57 | -3.87 | 2.07 | 2.29 |
| VII | नियोजित पूँजी | 1,126.30 | 1,063.50 | 1,000.80 | 938.00 | 875.20 | 812.50 | 950.7 | 887.03 | 823.49 |
| VIII | नियोजित पूँजी पर आय | 168.95 | 159.53 | 150.12 | 140.70 | 131.28 | 121.88 | 152.11 | 141.92 | 131.76 |
| IX | क्षमता उपयोग | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | क्षमता उपयोग के लिए समावेजित आय | 107.81 | 159.53 | 88.56 | 140.70 | 131.28 | 121.88 | 152.11 | 141.92 | 131.76 |
| XI | आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा (VI-X) | -87.87 | -136.90 | -99.04 | -132.95 | -123.06 | -113.31 | -155.98 | -139.85 | -129.47 |
| XII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा | -98.11% | -148.51% | -121.19% | -152.89% | -139.46% | -126.68% | -179.37% | -158.49% | -144.75% |
| XIII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा | | -122.60 | | | -139.68 | | | -160.87 | |

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड
पाइपलाइन, कंप्रेशर पिंगिंग इत्यादि के लिए लागत विवरण

अनुबंध (घ)

(लाख रुपए)

| क्रम सं. | विवरण | वार्षिक | | | बीपीसीएल के अनुसार | | | टीएमपी द्वारा संतुलित | | |
|----------|---|----------|-----------|-----------|--------------------|----------|----------|-----------------------|----------|----------|
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | प्रचालन आय | 45.20 | 18.43 | 31.63 | 33.58 | 34.06 | 34.47 | 33.58 | 34.06 | 34.47 |
| II | प्रदूष उपरिव्ययों सहित प्रचालन लागत | 10.48 | 13.61 | 59.81 | 33.53 | 34.86 | 36.25 | 56.95 | 47.04 | 48.63 |
| III | परिशोधन | | | | | | | 2.27 | 2.27 | 2.27 |
| IV | मूल्यांकन | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 93.94 | 93.93 | 93.91 |
| V | कुल प्रचालन लागत (II+III+V) | 106.51 | 109.64 | 155.84 | 129.56 | 130.89 | 132.28 | 153.16 | 143.24 | 144.81 |
| VI | प्रचालन अधिशेष (I-V) | -61.31 | -91.21 | -124.21 | -95.98 | -96.83 | -97.81 | -119.58 | -109.18 | -110.34 |
| VII | नियोजित पूँजी | 1,720.80 | 1,624.70 | 1,528.70 | 1,432.70 | 1,336.70 | 1,240.60 | 1452.09 | 1354.78 | 1257.38 |
| VIII | नियोजित पूँजी पर आय | 258.12 | 243.71 | 229.31 | 214.91 | 200.51 | 186.09 | 232.33 | 216.76 | 201.18 |
| IX | क्षमता उपयोग के लिए | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आय | 164.72 | 243.71 | 135.27 | 214.91 | 200.51 | 186.09 | 232.33 | 216.76 | 201.18 |
| XI | आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा (VI-X) | -226.03 | -334.92 | -259.48 | -310.89 | -297.34 | -283.90 | -351.91 | -325.94 | -311.52 |
| XII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा | -500.07% | -1817.23% | -820.35% | -925.80% | -872.97% | -823.61% | -1047.99% | -956.97% | -903.74% |
| XIII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा | | | -1045.88% | | -874.12 | | | -969.56% | |

अनुबंध (उ)

भारत पेट्रोलियन कारपोरेशन लिमिटेड
बंकरों एवं जल आपूर्ति के लिए लागत विवरण

(लाख रुपये)

| क्रम सं. | विवरण | वार्षिक | | | ग्रीष्मीयील के अनुसार | | | टीएमपी द्वारा संतुलित | | |
|----------|---|---------|---------|---------|-----------------------|---------|---------|-----------------------|---------|---------|
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | प्रचालन आय | 41.55 | 21.38 | 28.71 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 |
| II | प्रबंध उपरिव्ययों सहित प्रचालन लागत | 1.01 | 1.28 | 16.32 | 7.41 | 7.78 | 8.17 | 12.59 | 10.5 | 10.97 |
| III | अपक्रिट भुगतान का परिशोधन | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.21 | 0.21 | 0.21 |
| IV | मूल्यांक | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.05 | 9.06 | 9.03 |
| V | कुल प्रचालन लागत (II+III+V) | 10.26 | 10.53 | 25.67 | 16.66 | 17.03 | 17.42 | 21.85 | 19.77 | 20.23 |
| VI | प्रचालन अधिशेष (I-V) | 31.29 | 10.85 | 3.14 | 11.85 | 11.48 | 11.09 | 6.66 | 8.74 | 8.29 |
| VII | नियोजित पूँजी | 165.50 | 156.20 | 147.00 | 137.70 | 128.50 | 119.20 | 139.56 | 130.23 | 120.81 |
| VIII | नियोजित पूँजी पर आय | 24.83 | 23.43 | 22.05 | 20.66 | 19.28 | 17.88 | 22.33 | 20.84 | 19.33 |
| IX | क्षमता उपयोग | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आय | 15.84 | 23.43 | 13.01 | 20.66 | 19.28 | 17.88 | 22.33 | 20.84 | 19.33 |
| XI | आय-पश्च निवल अधिशेष/घाटा (VI-X) | 15.45 | -12.58 | -9.87 | -8.81 | -7.80 | -6.79 | -15.67 | -12.10 | -11.05 |
| XII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/घाटा | 37.18% | -58.84% | -34.37% | -30.88% | -27.34% | -23.82% | -54.96% | -42.43% | -38.76% |
| XIII | प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा | | -43.46 | | | -18.34 | | | -45.38 | |

अनुबंध-II

बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी
जेरन-पत्तन, शेवा, नवी मुम्बई

दरों का मान

अध्याय-I

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगी:-

- (i) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) 'विदेशीगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- (iii) 'खतरनाक रसायन' का अभिप्राय पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 तथा नियमावली के अंतर्गत विनिर्मित खतरनाक रसायनों का विनिर्माण, भंडारण तथा आयात नियमावली, 1989 की समय-समय पर यथा प्रयोज्य अनुसूची-I, अनुसूची-II तथा अनुसूची-III में उल्लिखित रसायनों से है।
- (iv) 'मेरीन लोडिंग आर्म' का अभिप्राय पेट्रोलियम उत्पादों के द्रव कार्गो के पोत में लदान/पोत से उत्तराई के लिए प्रयोग की जाने वाली समुद्री लदान भुजा से है।
- (v) "वेपोराइजर" का अभिप्राय खतरनाक श्रेणी के रसायनों का कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के लिए द्रव नाइट्रोजन को वाष्णीकृत किया जाना है।
- (vi) "घाट प्रबंध" का अभिप्राय जेट्टी में पोत के कार्गो प्रचालन के दौरान बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी द्वारा प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं से है।
- (vii) "कंप्रेशर" का अभिप्राय उस उपकरण सेट, जिसके द्वारा कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद डॉक लाइनों की पिगिंग के लिए संपीडित वायु की आपूर्ति की जाती है।
- (viii) "पिगिंग" का अभिप्राय संपीडित वायु/नाइट्रोजन/जल का प्रयोग करते हुए कार्गो प्रचालन के पूर्व/पश्चात डॉक लाइनों की सफाई/खाली करने/धुलाई करने से है।

1.2 सामान्य शर्तें तथा नियंत्रण

- (i) (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशीगमी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशीगमी पोत महानियेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उत्तराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशीगमी दरें उत्तराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ङ) महानियेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (ii) सीमाशुल्क या नौवहन महानियेशक द्वारा उसके प्रमाणन में यथा वर्णित पोत की प्राप्ति पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशीगमी' श्रेणी के रूप में उसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।

(iii) (क) समस्त डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहायक बैंकों या समय-समय पर यथा विर्दिष्ट सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को इसके समतुल्य भारतीय रूपयों में परिवर्तित करके भारतीय रूपयों में की जाएगी।

(ख) पत्तन की सीमाओं में पोत की प्रविष्टि के दिवस को ऐसे परिवर्तन का दिवस माना जाएगा।

(ग) तीस दिन से अधिक के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में विनिमय दर की पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से परिवर्तन हो जाएगा।

(iv) देयताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ, यूनिट (इकाई) भार 1 टन या 1000 किलोग्राम, यूनिट की माप प्रमाण 1 घन मीटर तथा बल्क द्रवों के लिए यूनिट का क्षमता माप 1000 लीटर होगा।

(v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।

(ख) कच्चे तेल सहित पीओएल को छोड़कर सभी तटीय कार्गों के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।

(ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड तक तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज-तट अंतरण के लिए सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर रिआयती दरों का उदग्रहण किया जाएगा।

(घ) किसी विदेशी पत्तन में कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर इसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रिआयती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमति पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक सवाइत कार्गो/कंटेनर इस रिआयत के लिए अर्हक होंगे।

(ज) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज :-

(क) इस दरों के मान के अंतर्गत विलंबित भुगतानों पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी विलंबित प्रतिदायों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ख) दंडात्मक ब्याज की दर 14.75% होगी। दंडात्मक ब्याज बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी तथा पत्तन प्रयोक्ताओं पर समान रूप से प्रयोज्य होगा।

(ग) प्रतिदायों में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने से 20 दिन आगे से की जाएगी।

(घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना बीपीसीएल-आईओसीएल द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/बीपीसीएल-आईओसीएल की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है।

(vii) परिकलित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णकित कर दिया जाएगा।

(viii) किसी व्यष्टि मद के सकल भार या प्रमाणात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के खंड को 0.5 यूनिट माना जाएगा तथा 0.5 तक उससे अधिक के खंडों (मिन्नों) को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाएं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।

(ix) प्रयोक्ता द्वारा बीपीसीएल-आईओसीएल पर सुवित्संगत स्तर पर आरोप्य विलंबों के बाद हुए विलंबों के लिए प्रभार अदा किया जाना अपेक्षित नहीं होगा।

(x) (क) अधिसूचित दरों के मान में जहां कहीं किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी टीएएमपी को एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

(ख) इसके साथ-साथ, प्रस्ताव प्रस्तुत करने पर प्रस्तावित दर अंतिम तौर पर अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।

(ग) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर आकलित की गई होनी चाहिए और इस पर बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी तथा संबंधित प्रयोक्ता (प्रयोक्ताओं) के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए।

(घ) टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतया केवल भावी प्रभाव से लागू होगी। तदर्थ आधार पर अपनाई गई अंतरिम दर को उसी रूप में माना जाएगा, जब तक कि यह अधिक न हो और जिसके लिए पूर्व-प्रभाव से कुछ संतुति किया जाना अपेक्षित हो।

(xi) (क) दरों के मान में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसी प्रकार, छूट तथा रिआयतें न्यूनतम स्तर की हैं। बीपीसीएल-आईओसीएल यदि वह चाहे, निम्नतर दरें प्रभास्ति कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रिआयतें अनुमत कर सकता है।

(ख) बीपीसीएल-आईओसीएल, यदि वह चाहे, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे योक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।

(ग) बीपीसीएल-आईओसीएल सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के योक्तिकीकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसी निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, वशर्ते कि नियत की गई नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(xii) बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा ब्रेक डाउन हो जाने अथवा बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से किसी पोत के बेकार खाली खड़ा रहने के मामले में पोत के बेकार खड़ा रहने की अवधि के दौरान अर्जित जेएनपीटी को देय वर्थ किराया प्रभारों के बराबर छूट बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी को अनुमत्य होगी।

अध्याय-II

घाट शुल्क प्रभार

2.1

पेट्रोलियम उत्पाद

| क्रम सं. | प्रशुल्क श्रेणी | विदेशगामी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) | तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) |
|----------|-----------------|---|------------------------------------|
| 1. | एसकेओ | 29.70 | 29.70 |
| 2. | एचएसडी | 45.90 | 45.90 |
| 3. | एलडीओ | 29.70 | 29.70 |
| 4. | नेथा | 72.90 | 72.90 |
| 5. | एफओ | 45.90 | 45.90 |
| 6. | बैस ॲयल | 45.90 | 45.90 |
| 7. | सीबीएफएस | 45.90 | 45.90 |
| 8. | एफएस | 91.80 | 91.80 |

| | | | |
|-----|-----------|-------|-------|
| 9. | एमएस | 72.90 | 72.90 |
| 10. | एचई | 45.90 | 45.90 |
| 11. | कच्चा तेल | 40.50 | 40.50 |

2.2 रसायन

| क्रम सं. | प्रशुल्क श्रेणी | विदेशगामी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) | तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) |
|----------|-----------------------|---|------------------------------------|
| 1. | एमईजी | 91.80 | 55.08 |
| 2. | स्टारिन | 91.80 | 55.08 |
| 3. | बुटाइल एक्रीलेट | 91.80 | 55.08 |
| 4. | कच्चा ग्लाइकोल | 91.80 | 55.08 |
| 5. | एलएबी | 91.80 | 55.08 |
| 6. | एक्सिलिन | 91.80 | 55.08 |
| 7. | उल्लेख न किए गए रसायन | 113.40 | 68.04 |

2.3 अन्य द्रव कार्गो

| क्रम सं. | प्रशुल्क श्रेणी | विदेशगामी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) | तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए) |
|----------|-----------------|---|------------------------------------|
| 1. | खाद्य तेल | 48.60 | 29.61 |
| 2. | तेजाब | 91.80 | 55.08 |
| 3. | शीरा | 37.80 | 22.68 |

टिप्पणियाँ :

(क) बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी केवल घाट शुल्क सुविधारू उपलब्ध कराएगी। पाइपलाइनों के माध्यम से भराई/खाली करने की व्यवस्था आयातकों/निर्यातकों द्वारा जेएनपीटी के पास पंजीकृत टैंक फार्म प्रचालकों के माध्यम से की जाएगी।

(ख) द्रव बल्क कार्गो का प्रहरतन सामान्यतया केवल पाइपलाइनों के माध्यम से अनुमत्य होगा।

(ग) कार्गो का निर्धारण आयात कार्गो के मामले में प्रवेश के बिल/लदान के तटीय बिल और निर्यात के मामले में नौवहन बिल में दिए गए कार्गो के विवरण के आधार पर किया जाएगा, जोकि अनुसूची के अंतर्गत शामिल मद विवरण हेतु श्रेष्ठ बैठता है।

(घ) घाटशुल्क अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले संबंधित सीमाशुल्क वर्गीकरण देखा जाएगा, तोकि यह पता लगाया जा सके कि क्या कार्गो को अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विनिर्दिष्ट श्रेणियों के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

(ङ) घाटशुल्क देयताएं आयात कार्गो के मामले में उल्लिखित टनभार/माप अथवा प्रवेश के बिल/लदान के बिल/लदान के तटीय बिल में दी गई कार्गो की मात्रा और निर्यात कार्गो की मात्रा और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल/तटीय वस्तुओं के बिल के आधार पर अनुसूची में उल्लिखित दरों पर वसूल की जाएंगी।

(घ) सकल टनभार/माप का आकलन केन्द्रीय उत्पाद द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित आउट-टर्न रिपोर्ट/प्राप्त करने का प्रमाणपत्र जहाज के सर्वेक्षक द्वारा जारी हॉलेज प्रमाणपत्र जैसे संबंधित दस्तावेज में विनिर्दिष्ट के अनुसार किया जाएगा। इन घौरों की अनुपस्थिति में बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी प्रशासन द्वारा किए गए वास्तविक जांच-परीक्षण द्वारा आकलित टनभार/माप को सकल टनभार/माप के रूप में माना जाएगा।

(छ) आयात अथवा निर्यात आवेदन पत्र अथवा आयात सामान्य घोषणा अथवा सुपुर्दग्धी आदेश में संशोधनों के लिए अनुरोध के साथ केन्द्रीय उत्पाद/सीमाशुल्क द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित प्रमाण पत्र संलग्न किया जाएगा।

अध्याय- III

विविध प्रभार

| क्रम सं. | विवरण | इकाई | विदेशगामी दर | तटीय दर |
|----------|---|---------------|------------------|---------------|
| 3.1 | घाटशुल्क प्रबंध प्रभार :- लदान भुजा/मध्यवर्ती पाइलाइन के प्रयोग के लिए। | प्रति एमटी | 4.50 रुपए | 2.70 रुपए |
| 3.2 | लदान भुजा प्रभार :- जेट्टी में पेट्रोलियम कार्गो का प्रहस्तन करते समय लदान भुजा के प्रयोग के लिए। | प्रति एमटी | 5.00 रुपए | 3.00 रुपए |
| 3.3 | पाइपलाइन प्रभार :- बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी की क्रॉस-कंट्री पाइपलाइन के प्रयोग के लिए। | प्रति एमटी | 25.00 रुपए | 15.00 रुपए |
| 3.4 | कंप्रेसर प्रभार:-पाइपलाइन साफ करने/पिगिंग प्रचालन के लिए बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी के कंप्रेसर के प्रयोग के लिए। | प्रति घंटा | 2500.00 रुपए | 1500.00 रुपए |
| 3.5 | हार्ड पिगिंग प्रभार:-बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी की पाइपलाइन का प्रयोग किए जाने के मामले में पिगिंग प्रचालन हेतु हार्डपिग के प्रयोग के लिए। | प्रति प्रचालन | 1800.00 रुपए | 10800.00 रुपए |
| 3.6 | फोम पिगिंग प्रभार:-बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी की पाइपलाइन का प्रयोग किए जाने के मामले में पिगिंग प्रचालन हेतु फोम पिग के प्रयोग के लिए। | प्रति प्रचालन | 12000.00 रुपए | 7200.00 रुपए |
| 3.7 | द्रव नाइट्रोजन प्रभार:-‘ए’ श्रेणी के उत्पाद के आयात/निर्यात के मामले में पिगिंग प्रचालन हेतु नाइट्रोजन की खरीद के लिए। | प्रति एमटी | 20000.00 रुपए | 12000.00 रुपए |
| 3.8 | बीपीसी वेपराइजर प्रभार:-बीपीसीएल-आईओसीएल द्रव कार्गो जेट्टी के नाइट्रोजन वेपराइजर के प्रयोग के लिए। | प्रति प्रचालन | 7500.00 रुपए | 4500.00 रुपए |
| 3.9 | बंकरिंग प्रभार:- जेट्टी में बंकर ईंधन के प्रहस्तन के लिए। | प्रति एमटी | 30.00 रुपए | 18.00 रुपए |
| 3.10 | जल प्रभार:-पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए। | प्रति एमटी | 3.60 अमरीकी डॉलर | 87.13 रुपए |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 27th August, 2007

No. TAMP/26/2006-BPCL (JNPT).—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Bharat Petroleum Corporation Limited for revision of rates for its operations of the Liquid Cargo Berth of JNPT as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/26/2006-BPCL (JNPT)

Bharat Petroleum Corporation Limited

—Applicant

ORDER

(Passed on this 7th day of August, 2007)

This case relates to a proposal received from the Bharat Petroleum Corporation Limited for revision of rates for operation of the Liquid Cargo Berth of JNPT.

2.1. The JNPT by letter dated 31 January 2006 addressed to Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and copy endorsed to this Authority requested BPCL to take up the matter of revision of the rates for operation of the Liquid Cargo Berth at JNPT. This Authority also vide its letter No.TAMP/48/2005-JNPT dated 13 April 2006 advised BPCL to submit a comprehensive tariff proposal in the prescribed formats along with a copy of the License Agreement executed between BPCL and JNPT and other relevant supporting documents.

2.2. BPCL under letter dated 6 May 2006 sought an extension of time upto 15 July 2006 for submission of its comprehensive tariff revision proposal. At the subsequent request of BPCL dated 14 July 2006, further extension was granted upto 30 July 2006.

2.3. BPCL by its letter dated 28 July 2006 submitted a tariff proposal. On a preliminary scrutiny, it was found that BPCL had not furnished many requisite information/documents like detailed workings of income, operating cost, capital employed, etc, proposed Draft Scale of Rates and Annual Accounts for the years ended 2005 and 2006.

2.4. BPCL was advised vide letter dated 17 August 2006 to file a comprehensive tariff proposal by 31 August 2006 supported by all documents/information.

2.5. BPCL under letter dated 31 August 2006 furnished a copy of the License Agreement signed with JNPT and sought further extension of time till end of September 2006 for furnishing the other documents/information. It was observed that the issue was lingering for more than 9 months and each time BPCL had come up with some excuse for not filing the proposal with complete documents. It was felt that the casual approach of BPCL may be perhaps due to the wrong belief that they could levy the tariff applicable to JNPT indefinitely without any authorisation by this Authority. Hence, while granting the extension of time upto 30 September 2006, BPCL was informed vide this office letter dated 7 September 2006 that if no comprehensive proposal with all required documents was filed within the extended time limit, this Authority may proceed to notify that the levy of JNPT tariff by BPCL did not have the authorisation required under section 48 of the MPT Act, 1963. Simultaneously, the JNPT was also informed of this decision.

2.6. Again, on 26 September 2006, BPCL sought extension in time upto 15 November 2006. The matter, per force, was taken up with the Chairman-cum-Managing Director of BPCL by our letter dated 10 October 2006. While pointing out the casual approach taken at lower levels, he was also informed that if BPCL failed to comply with our request within 15 days, the trade will be notified that the services provided at the liquid cargo jetty by BPCL did not have the approval of this Authority.

2.7. By letter dated 20 October 2006 BPCL assured that it would submit the required proposal by 30 November 2006.

3. In this backdrop, on 30 November 2006 the BPCL filed its tariff proposal. BPCL's proposal is summarized below:

(i). BPCL and Indian Oil Corporation Limited (IOCL) operate a twin berth liquid cargo jetty at JNPT since 2002. Since the commissioning of the jetty in 2002, BPCL has been charging the users based on the JNPT's Scale of Rates

(ii). The actual traffic, the traffic as estimated by BPCL upto 2009-10 and the MGT for those years are as follows:

| Year | Traffic (in MT) | MGT (in MT) |
|---------|--------------------|----------------|
| 2004-05 | 3509873 | 3500000 |
| 2005-06 | 3326222 | 3850000 |
| 2006-07 | 3006200 | 4000000 |
| 2007-08 | 4099700 | 4000000 |
| 2008-09 | 4791700 | 4000000 |
| 2009-10 | 5481700 | 4000000 |

(iii). On account of change in discharge rates and cargo composition, the berth at present is over utilised.

(iv). Cargo capacity of berth is not an appropriate capacity measure since it is a function of cargo composition, vessel types, discharge rates, pipelines, etc.

(v). The accounting figures for 2004-05 and 2005-06 have been extracted from the overall books of accounts of BPCL as no separate annual report is prepared for the jetty.

(vi). A Chartered Accountant has certified the income and expense statement and the statement of assets for the years ended 2004-05 and 2005-06 relating to the jetty.

(vii). BPCL has proposed to introduce a new tariff of Rs.2.50 per MT applicable to all users of the terminal to defray facility management costs.

(viii). The BPCL has made an initial payment of Rs.5 Crores to JNPT. Instead of amortising it over the license period of 30 years, the BPCL has amortised it in a period of 20 years.

(ix). BPCL has sought an increase of about 34.54% to 66% in respect of various services (in few cases, the increase proposed is as high as 150%).

(x). The estimated financial position at the existing and proposed level of tariff as depicted in the cost statement furnished by BPCL is as follows:

| Year | Income (Rs. in lakhs) | | Net Surplus/Deficit (Rs. in lakhs) (Before ROCE) | | Net Surplus (+)/ Deficit as a % of operating income (before ROCE) | |
|---------|--------------------------|----------|--|----------|--|----------|
| | Existing | Proposed | Existing | Proposed | Existing | Proposed |
| 2007-08 | 2031.32 | 2835.92 | 288.99 | 875.70 | 14% | 31% |
| 2008-09 | 2301.43 | 3195.01 | 548.52 | 1208.54 | 24% | 38% |
| 2009-10 | 2570.54 | 3552.60 | 746.81 | 1479.78 | 29% | 42% |

(Although for the years 2007-08 to 2009-10 BPCL has indicated ROCE at rates ranging from 2.72% to 8.10% at the existing tariff level and rates ranging from 8.24% to 16.06% at the proposed tariff level, it has not claimed any ROCE as per its cost statement. At an ROCE of 15% BPCL would be in deficit at the existing level of tariff during 2007-08 to 2009-10 and at the proposed level of tariff it would be in deficit in 2007-08 and 2008-09.)

(xi). According to BPCL, if the rate revision as proposed by it is approved, the additional operating income generation during the next three years would be as under:

| | |
|---------|-----------------|
| 2007-08 | Rs.804.60 lakhs |
| 2008-09 | Rs.893.58 lakhs |
| 2009-10 | Rs.982.06 lakhs |

4. The salient features of the License Agreement are as under:

- (i). License Agreement was signed with JNPT on 17 August 1999.
- (ii). The licence period is for 30 years.
- (iii). For the services provided by BPCL in respect of cargo and other facilities at the terminal JNPT shall fix tariffs as per GOI notification or as decided by Tariff Authority for Major Ports, whichever is applicable (Provided, however, that the charges to be collected by BPCL shall not exceed the rates fixed by JNPT in respect of similar services duly notified by GOI or to be fixed by the Tariff Authority for Major Ports, as applicable from time to time).
- (iv). The BPCL has guaranteed to handle the following minimum traffic at the berth as under:

| Year from date of commencement of operations | Traffic (In Million Tonnes) |
|--|-----------------------------|
| 1 st | 1.00 |
| 2 nd | 2.00 |
| 3 rd | 3.50 |
| 4 th | 3.85 |
| 5 th year onwards | 4.00 |

If BPCL fails to achieve the MGT for a particular year, it can approach JNPT for reduction of the MGT requirement. JNPT's decision to grant such consent or refusal to grant such consent shall be final and binding on BPCL.

- (v). Royalty payable by BPCL to JNPT is in the following manner:
 - a). 20% of wharfage charges applicable to Oil Industry and Public Sector Undertakings; and,
 - b). 50% of wharfage charges applicable to other users.
- (vi). BPCL to make an initial payment of Rs. 5 crores to JNPT.
- (vii). BPCL to pay to JNPT lease rental on 20 hectares of area for siting the tank farm and pipeline routing.
- (viii). BPCL to undertake the requisite initial capital dredging.
- (ix). BPCL to provide the minimum standard facilities as set out in Appendix 1 to the License Agreement.
- (x). The repairing of the terminal during the license period to be carried out by BPCL.

- (xi). BPCL to provide for insurance cover for various risks.
- (xii). BPCL to share the expenditure on CISF staff with JNPT at a pre-determined ratio.

5.1. The proposal was registered as a tariff case on 18 December 2006.

5.2. BPCL had requested not to circulate the working sheets amongst the user bodies. Clause 3.2.4. of the revised tariff guidelines stipulates that the tariff proposal will be circulated except such details and documents which are requested by the operator not to be circulated on the grounds of being commercially sensitive / confidential nature. Such request must adequately explain the reasons for classifying the documents as commercially sensitive and also explain how any irreparable damage will be caused to the operator if the request is not acceded to. Since BPCL did not furnish any reason to consider the workings as commercially sensitive in nature, it was decided to circulate the entire proposal of BPCL to JNPT and others user bodies.

5.3. A copy of the proposal was circulated among JNPT and other user organizations. The comments received from the JNPT Liquid Chemical Berth Users Association (JNPTLCBUA) and JNPT were forwarded to BPCL as feed back information. The BPCL has responded to the comments furnished both by JNPTLCBUA and JNPT.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, BPCL was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 25 January 2007. BPCL furnished its replies on 16 March 2007. The queries raised by TAMP and the replies furnished thereto by BPCL are furnished below:

| Queries raised by TAMP | Reply given by BPCL |
|--|--|
| General: | |
| (i) BPCL is requested to refer to clause 6.8 of the revised tariff guidelines and indicate benchmark levels of productivity and propose incentive for better performance at the liquid cargo berth and disincentives for performance below benchmark levels. The productivity benchmarks and parameters should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the tariff items. | <p>BPCL berth has the following facilities:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. berth-used by all cargo owners 2. loading arm-used by POL excluding crude oil and base oil 3. pipeline users-less than 5% of POL users (mostly BPCL and IOC). All other users have their own pipelines extending to the water front at berth. <p>BPCL does not influence the discharge rates for cargo which is dependent on ship pumping rates, pipeline diameter and storage capacity. BPCL also does not influence the loading rate for cargo since shore pumps are operated by the respective storage tank owners.</p> <p>Berth availability is governed by queuing and discharge rates at berth which are not under BPCL control. BPCL cannot guarantee berth availability since it does not have control over pricing for berth occupancy.</p> <p>Under the circumstances, output per working hour at Berth is the best measure of efficiency for the terminal. Output per working hour at Berth for all cargo has improved from 501 MT in 2004-05 to 573 MT in 2005-06 at a rate of 7% CAGR.</p> |
| (ii) The new tariff guidelines permit a general flexibility to reduce the rates at the discretion of the operator mainly on commercial | BPCL does not have discretionary pricing policies and adheres to the published tariff for all cargoes irrespective of ownership, subject to statutory |

| | |
|--|---|
| <p>consideration. Such reduction if any effected by BPCL during its 5 year's operation and proposed to be effected in the future may be listed out and the consequential effect of such concession granted/to be granted on growth of traffic may be analysed item wise.</p> | <p>guidelines where applicable.</p> |
| <p>(iii) Kindly state whether the concession agreement quantifies the minimum investment obligation and whether the actual investment considered in the cost statements is more than the minimum investment obligation. If the actual investment is more than the minimum investment obligation, please provide the reasons therefor.</p> | <p>No minimum investment obligations are specified in the concession agreement. However, the letter of award dated 11 May 1998 from JNPT addressed to BPCL requires BPCL to design the facility "not merely as a dedicated oil berth but as a general purpose berth so that it is amenable to be used as a container/general cargo berth." Accordingly design loads for the berth were modified impacting the capital costs for construction of the berth. The impact of this cannot be quantified.</p> |
| <p>(iv) The license agreement stipulates that BPCL has to employ project affected persons to the extent qualified project affected persons are available. The details of project affected persons if any, taken over by BPCL may be furnished.</p> | <p>Since the land has been taken from JNPT, this is not applicable.</p> |
| <p>(v). The liquid cargo berth has to be designed not merely as a dedicated oil berth, but as a general purpose berth, so that in future it is amenable to be used as a container/general cargo berth. Kindly state whether this stipulation made by JNPT prior to entering into the licence agreement has been accepted and adhered to by BPCL.</p> | <p>Yes the stipulation has been adhered to by BPCL.</p> |
| <p>(vi). BPCL has only submitted a certified statement of the Income & Expenditure and Fixed Assets of the liquid cargo jetty as on 31 March 2003 and 31 March 2004. Kindly elucidate why the usual annual Accounts cannot be submitted for this Authority's perusal.</p> | <p>No separate annual accounts are prepared for the liquid cargo jetty at BPCL. All revenue and capital transactions pertaining to the jetty are recorded in a separate cost centre in the accounting system. Hence all items pertaining to that cost centre have been extracted and the statements duly prepared. These statements have been certified by a practicing Chartered Accountant.</p> |
| <p>(vii). The Income/Expenditure and Fixed Assets details of the jetty have been furnished as on 31 March 2003 and 31 March 2004. All details such as traffic, design capacity, capacity utilization, operating income, operating expenditure, fixed assets, and capital employed and ROCE etc., since the commencement of the operations at the jetty may be furnished.</p> | <p>A certified statement of Fixed Assets and Income/expenditure in respect of JNPT Liquid cargo jetty for the years ended 31 March 2005 and 31 March 2006 have been furnished.</p> |
| <p>B. CAPACITY</p> <p>(i) In Annexure 2 to Form 2 A, the berth occupancy for 1999-2000, 2000-01 and 2006-07 has been furnished. Since the liquid cargo jetty came into operation only from 2002, the mention of 1999-2000 and 2000-01 appears to be an error. Please clarify. The details for 2002-03 to 2005-06 may also please be furnished.</p> | <p>Form 2A Annexure 2 provides two tables. Table 1 provides computation of designed capacity as per the feasibility study undertaken in 1998. Table 2 details actual performance for 2004-05 to 2005-06 and estimated performance for 2006-07 and projected for 2007-08 to 2009-10.</p> |

| <p>(ii). Kindly confirm that only vessel upto 40000 DWT in the front side and vessels upto 25000 DWT in the rear side of the jetty can be berthed. The berth occupancy for 2006-07 in the front side and the rear side has been shown at 54% and 40.60% respectively. However, the berth occupancy for 2006-07 has been shown as 63.76% in the Actual Performance statement. It is not clear why different percentages have been arrived at in different statements. Kindly also elucidate how the cargo working hours, non-working hours and the berth occupancy have been arrived at vide Annexure-2 to Form-2A of the proposal.</p> | <p>The berth occupancy calculations for front and rear side for various vessel types are design calculations and do not indicate actual performance.</p> <p>The jetty can cater to the following tanker sizes</p> <p>Front Side: 50,000 DWT with provision for Post Panamax vessel of 85,000 DWT</p> <p>Rear Side: 25,000 DWT to 30,000 DWT</p> <p>Explanation for computation of berth occupancy</p> <p>Berth occupancy = Operating time + Non operating time (of vessel)</p> <p>Cargo Working hours= Total Operating time (time for discharge/loading)</p> <p>Non Working hours=Total available time-Total operating time.</p> <p>All times are logged by the terminal operator for every vessel from berthing time to sailing time and these records form the basis for this calculation.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------------------|----------------------|--------------|-----------|--------------|--|------------|----------------------|----------------------|-----------|-----------|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|-----|----|
| <p>(iii). Capacity should be calculated with reference to the designed parameters of the facility created/to be created in the relevant year and not based on the berth occupancy achieved/expected to be achieved. BPCL is, therefore, advised to review the capacity calculation and also furnish justification for each of the parameters assumed</p> | <p>Design capacity has been based on assumptions relating to tanker configuration for handling of FO, SKO, HSD and Naphtha in the following manner with full unloading and ullage availability</p> <ul style="list-style-type: none"> • FO and SKO assumed to be handled in 25000 DWT tankers carrying 22,500 MT • HSD and Naphtha assumed to be handled in 40000 DWT tankers carrying 36,000 MT <p>On completion of construction in 2001-02, the design throughput of the jetty as per the estimates of Engineers India Ltd is 3.069 M Tonnes, assuming service time per vessel of 34 hrs.</p> <table border="1" data-bbox="760 1107 1323 1259"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year</th> <th colspan="3">Throughput TMT</th> <th colspan="2">Tanker calls</th> </tr> <tr> <th>Proj Total</th> <th>In 40000 DWT tankers</th> <th>In 25000 DWT tankers</th> <th>40000 DWT</th> <th>25000 DWT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1999-00</td> <td>3469</td> <td>2306</td> <td>1163</td> <td>64</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>2001-02</td> <td>3069</td> <td>1895</td> <td>1174</td> <td>53</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>6582</td> <td>4349</td> <td>2233</td> <td>120</td> <td>99</td> </tr> </tbody> </table> <p>As can be seen the throughput calculations are influenced based on assumptions relating to traffic in terms of number of vessels. Changes in the actual vessel traffic characteristics, (which is the reality) vis-à-vis the assumptions impact the throughput of the facility.</p> | Year | Throughput TMT | | | Tanker calls | | Proj Total | In 40000 DWT tankers | In 25000 DWT tankers | 40000 DWT | 25000 DWT | 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 |
| Year | Throughput TMT | | | Tanker calls | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Proj Total | In 40000 DWT tankers | In 25000 DWT tankers | 40000 DWT | 25000 DWT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(iv).As per clause 2.9.11 of the revised guidelines, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. BPCL is therefore advised to review its compliance of obligations with reference to the concession agreement and confirm that it will be eligible for 100% return on capital employed.</p> | <p>BPCL's investments are in compliance with the obligations under the concession agreement and are hence eligible for 100% return on capital employed.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

C. TRAFFIC

(i) The throughput of 2006-07 has been estimated at 3,006 M.T. as against the throughput of 3,326 M.T. of 2005-06. BPCL is requested to clarify why throughput in 2006-07 is lower by 9.62% as compared to the previous year. The throughput for 2007-08, 2008-09 and 2009-10 has been estimated at 4,099 M.T., 4,791 M.T. and 5,481 M.T. respectively. Although BPCL has furnished the basis with which item-wise traffic estimation has been carried out, it is requested to elaborate how the throughput is estimated to increase incrementally by 36.36%, 16.88% and 14.40% in the next three years especially when the tariff is proposed to be increased in the range of 35.4% to 150%.

(ii) In Form 3A, the traffic to be handled in 2006-07 and 2008-09 has not been indicated. Kindly confirm that the traffic estimated to be handled during 2006-07 and 2008-09 is 3,006,200 M.T. and 4,791,700 M.T. respectively.

(iii) The estimated throughput to be handled at Liquid Terminal during 2006-07 has been furnished. Since the year is nearly coming to a close, kindly furnish the actual traffic till date handled during 2006-07 with the cargo break up.

Reason for lower traffic in 2006-07

Form 2A Annexure 1 provides explanation for the product wise changes in traffic in the column titled "Basis for projections".

Traffic increase despite tariff increases

Over 88%, 93% and 94% of the incremental traffic over previous year for the forecast years of 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is contributed by Crude Oil, which is based on estimates of throughput for ONGC.

In general, annual traffic growth for cargo other than crude oil for the forecast period has been estimated conservatively assuming impact of price increases at 4%, 1.3% and 1.4% higher over the respective years of 2006-07, 2007-08 and 2008-09.

The total traffic estimated in MT is as follows:

| Year | Traffic |
|---------|-----------|
| 2006-07 | 3,006,200 |
| 2007-08 | 4,099,700 |
| 2008-09 | 4,791,700 |
| 2009-10 | 5,481,700 |

Actual Traffic for 2006-07 is 2,96,0901MT.

D. OPERATING INCOME

(i). As per the license agreement entered into between BPCL and JNPT, BPCL has to follow the Scale of Rates of the JNPT till the rates are fixed by the TAMP. The current rates shown by BPCL do not tally with the rates shown in the SOR of JNPT vide Appendix VII to the License Agreement in respect of liquid cargo. JNPT had then provided for separate rates for imports and exports. It is seen that BPCL has shown the mean of import and export rates as the current rate for all the liquid cargoes. The relevant order under which a uniform rate for import and export has been introduced for the liquid cargoes may be indicated.

(ii). BPCL has also furnished the current and proposed rates for wharfage management, loading arm, pipeline charges, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen, BPC vaporizer, bunkering through pipeline and fresh water supply. It is not clear the order/orders under which the current rates for these services came into operation. BPCL is requested to furnish the relevant Sections of the Schedule of Rates of JNPT under which the rates for these

At present the Scale of Rates at the BPCL facility is as per Appendix VII of the Licence Agreement. The "Current Rate" as shown in the proposed schedule of rates represents mean rates and is shown in this manner only for facilitation of comparison with proposed rates.

BPCL proposes to charge a uniform rate for imports and exports and seeks approval of the tariff proposal to that effect.

Not furnished.

| <p>services have been prescribed.</p> <p>(iii). A new rate towards facility management services has been proposed to be introduced. It is not clear whether the charges proposed are to be recovered from vessel owners or from importers/exporters. Full justification for introduction of this rate with cost details may be furnished.</p> <p>iv). BPCL has proposed increase in the current rates ranging from 34.54% to 66% in respect of the various services enumerated in Annexure 2. (In few cases, the increase proposed is as high as 150%). In respect of each of the services, BPCL is requested to justify the proposed increase with cost details.</p> | <p>The Facility Management charge is proposed to be levied per tonne of cargo handled at the facility. It would be levied on the providers of pipelines used to evacuate/transfer cargo at the berth.</p> <p>OR</p> <p>It would be levied on cargo owners viz importers/exporters.</p> <p>Rationale for the proposed facility management charge has been explained earlier.</p> <p>All cost details have been provided in the tariff proposal. All capital costs have been allocated across services based on specificity of facilities in respect of services provided. Only operating costs of a direct nature are attributed to respective services while all overheads of a general and administrative nature have been included under facility management. The proposed tariff increase is in line with the need to generate an adequate return on capital employed. In fact even after the proposed tariff increase the terminal facility will continue to have a substantial deficit in ROCE.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|---------------|---------|------------------------|----------|--------|--------|--------|---------------------|------------------|--------|--------|---|--------|--------|--|----------|-------|--------------|---------------|---------------|------|------|------|---------|------|------|------|-----------|------|------|------|-------------------|------|------|------|-----------|------|------|------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| <p>(v). One of the reasons adduced by BPCL for increase in the rates is to attract high discharge cargoes through competitive rate offerings. The BPCL is to clarify how this objective can be achieved by increasing the rates by 35% to 150%.</p> | <p>The proposed tariff increases do not militate against the principle of attracting high discharge cargo. Tariff lines contributing over 90% revenues are expected to increase between 5% and 34% and even after such increases it remains competitive vis-a-vis other ports.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(vi). Kindly state how much additional revenue per year the proposed rate revision is estimated to generate in the next 3 years. Also please furnish a break up of the estimated additional revenue under different activities/sub activities.</p> | <p>The total additional revenue arising to the liquid cargo jetty on account of the proposed tariff increase is detailed as follows:</p> <table border="1" data-bbox="791 1116 1350 1448"> <thead> <tr> <th>Service</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wharfage</td> <td>574.92</td> <td>644.71</td> <td>714.21</td> </tr> <tr> <td>Facility management</td> <td>102.49</td> <td>119.79</td> <td>137.04</td> </tr> <tr> <td>Wharfage management & Loading arm charges</td> <td>119.57</td> <td>121.33</td> <td>122.98</td> </tr> <tr> <td>Pipeline</td> <td>3.50</td> <td>3.54</td> <td>3.59</td> </tr> <tr> <td>Compressor</td> <td>2.50</td> <td>2.53</td> <td>2.56</td> </tr> <tr> <td>Pigging</td> <td>0.58</td> <td>0.59</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>Vaporiser</td> <td>0.28</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>Nitrogen Revenues</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> </tr> <tr> <td>Bunkering</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>804.62</td> <td>893.58</td> <td>982.06</td> </tr> </tbody> </table> | Service | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Wharfage | 574.92 | 644.71 | 714.21 | Facility management | 102.49 | 119.79 | 137.04 | Wharfage management & Loading arm charges | 119.57 | 121.33 | 122.98 | Pipeline | 3.50 | 3.54 | 3.59 | Compressor | 2.50 | 2.53 | 2.56 | Pigging | 0.58 | 0.59 | 0.60 | Vaporiser | 0.28 | 0.30 | 0.30 | Nitrogen Revenues | 0.70 | 0.70 | 0.70 | Bunkering | 0.08 | 0.08 | 0.08 | TOTAL | 804.62 | 893.58 | 982.06 |
| Service | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wharfage | 574.92 | 644.71 | 714.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Facility management | 102.49 | 119.79 | 137.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wharfage management & Loading arm charges | 119.57 | 121.33 | 122.98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pipeline | 3.50 | 3.54 | 3.59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compressor | 2.50 | 2.53 | 2.56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pigging | 0.58 | 0.59 | 0.60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vaporiser | 0.28 | 0.30 | 0.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nitrogen Revenues | 0.70 | 0.70 | 0.70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bunkering | 0.08 | 0.08 | 0.08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 804.62 | 893.58 | 982.06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>(vii). The licence agreement permits BPCL to offer preferential treatment in the matter of berthing of its own ships and that of the oil industry. Whether such preferential treatments are offered and whether any additional charges are levied therefor may please be furnished.</p> | <p>The proposed repairs and maintenance expenditure are as follows:</p> <table border="1" data-bbox="791 1506 1350 1745"> <thead> <tr> <th>Services</th> <th>2006-07</th> <th>2007-08</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Preventive maintenance</td> <td>34.60</td> <td>36.35</td> </tr> <tr> <td>Spares</td> <td>112.35</td> <td>31.82</td> </tr> <tr> <td>Breakdown repair</td> <td>34.05</td> <td>20.56</td> </tr> <tr> <td>Consumables</td> <td>49.30</td> <td>24.32</td> </tr> <tr> <td>Civil Mechanical and miscellaneous maintenance</td> <td>28.00</td> <td>10.40</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>258.30</td> <td>123.45</td> </tr> </tbody> </table> | Services | 2006-07 | 2007-08 | Preventive maintenance | 34.60 | 36.35 | Spares | 112.35 | 31.82 | Breakdown repair | 34.05 | 20.56 | Consumables | 49.30 | 24.32 | Civil Mechanical and miscellaneous maintenance | 28.00 | 10.40 | TOTAL | 258.30 | 123.45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Services | 2006-07 | 2007-08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Preventive maintenance | 34.60 | 36.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Spares | 112.35 | 31.82 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Breakdown repair | 34.05 | 20.56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Consumables | 49.30 | 24.32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Civil Mechanical and miscellaneous maintenance | 28.00 | 10.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 258.30 | 123.45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| <p>(ii). In Form 3B, BPCL has shown the repairs and maintenance expenditure for 2005-06 as Rs.7.56 lakhs. This expenditure is estimated at Rs.258.30 lakhs, Rs.123.45 lakhs, Rs.129.62 lakhs and Rs.136.10 lakhs respectively for the years 2006-07 to 2009-10. The basis of estimating the repairs and maintenance expenditure may be explained. Further, why the expenditure subsequent to 2005-06 increases drastically may kindly be explained. The expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of WPI as per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable to 2006-07 is 4.5%. Kindly carry out the requisite amendments to the expenditure projections.</p> | <p>The repairs and maintenance expenditure upto 2005-06 is based on actual expenditure incurred by BPCL. Specific estimates of expenditure have been made and budgeted for 2006-07 which includes several one time expenses. For the forecast period from 2007-08 to 2009-10, the repairs and maintenance expenses have been normalised by excluding the one time expenses.</p> <p>The item wise break up of this expenditure is furnished.</p> | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|---------|------------|--------------|---------------------|--|
| <p>(iii). Perhaps the repairs and maintenance expenditure has been wrongly stated as maintenance dredging expenditure in Form 3A. BPCL is requested to recheck and clarify.</p> | <p>Yes. The expenses stated are repairs and maintenance and not maintenance dredging expenses.</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>(iv). Apart from repairs and maintenance cost mentioned in (i) above, BPCL has estimated jetty operation and maintenance cost of Rs.51.57 lakhs, Rs.54.15 lakhs, Rs.56.86 lakhs and Rs.59.70 lakhs for 2006-07 to 2009-10 respectively. How the later cost differs from the former may please be explained.</p> | <p>The jetty operation and maintenance cost represents the amount payable to Indian Oil Tanking Limited (IOTL), in connection with an agreement entered into by them for the operations and maintenance of the jetty. As per the agreement entered on 11 March 2006 and valid till 10 March 2007, the total annual amount payable to IOTL is Rs 51,57,000. For the forecast years of 2007-08, 2008-09 and 2009-10, we have assumed an annual increase of 5% for each of the years</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>(v). Rs.13.06 lakhs have been shown as pipeline way leave charges for 2006-07. For the next three years, this expenditure is estimated at Rs.6.53 lakhs per annum. Why the expenditure for 2006-07 has been kept at a higher level may be explained.</p> | <p>The pipeline way leave charges are proposed to be paid to JNPT as per a demand notice received from them. The expenses have been estimated on the basis of actual details received from JNPT.</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>(vi). Details of the expenditure on environment management cost may be furnished. This expenditure for 2006-07 is kept at Rs.27.85 lakhs and for the next three years, estimated around Rs.5 lakhs per annum. The reasons for the higher expenditure in the current year may please be explained.</p> | <p>Environment management costs are payable to JNPT. However BPCL has not yet made any payments. It has been estimated that all prior period expenses plus current expenses i.e. upto 2006-07 will be paid in 2006-07. Accordingly the estimate for 2006-07 is higher at Rs 27,84,738 and this comprises payments for the following periods:</p> | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Amount</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03</td> <td>Rs 505,248</td> </tr> <tr> <td>2003-04</td> <td>Rs 527,740</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>Rs 550,584</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>Rs 660,023</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>Rs 27,84,738</td> </tr> </tbody> </table> | Year | Amount | 2002-03 | Rs 505,248 | 2003-04 | Rs 527,740 | 2004-05 | Rs 550,584 | 2005-06 | Rs 660,023 | TOTAL | Rs 27,84,738 | |
| Year | Amount | | | | | | | | | | | | |
| 2002-03 | Rs 505,248 | | | | | | | | | | | | |
| 2003-04 | Rs 527,740 | | | | | | | | | | | | |
| 2004-05 | Rs 550,584 | | | | | | | | | | | | |
| 2005-06 | Rs 660,023 | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | Rs 27,84,738 | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| <p>(vii). BPCL has shown the royalty payment made to JNPT of Rs.592.80 lakhs, Rs.677.71 lakhs, and Rs.587.45 lakhs as expenditure for the years 2004-05 to 2006-07. Royalty payment to be made to JNPT for the years 2007-08 to 2009 -10 has been estimated at Rs.691.13 lakhs, Rs.749.86 lakhs and Rs.808.23 lakhs under the existing tariff level. As per clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines where the bidding process was finalized before 29 July 2003, the tariff computation will take into account royalty payment as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty payment not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. This would however be allowed for the period upto which such likely loss will arise. BPCL to explain the loss that may be incurred if the royalty payment is not taken into account for tariff computation. Further, if BPCL would run into loss then, it is necessary to ascertain the period upto which such loss is likely to continue.</p> | <p>The concession agreement for the terminal has been signed prior to July 2003. BPCL as a terminal operator is not generating sufficient surpluses from operations of the terminal at the existing tariff levels. Even at the revised tariff levels the surpluses would be less than the allowed ROCE assuming that the revenue share is treated as a cost for tariff fixation purposes. If such revenue share were not to be allowed as a cost for tariff fixation purposes then the losses on account of such revenue share would be the equivalent amounts of royalty payable for such period that the revenue share is not allowed and will result in increase in the extent of deficit in relation to the allowed ROCE.</p> |
| <p>(viii). Rs.79.06 lakhs, Rs.84.58 lakhs, Rs.128.12 lakhs, Rs.191.43 lakhs, Rs.123.28 lakhs and Rs.127.34 lakhs have been shown as expenditure towards technical service fee for the years 2004-05 to 2009-10. As per clause 2.8.2 of the revised tariff guidelines, the technical service fee payable by the private terminals to their promoters or to their associated entity (as defined under section 92 (A) of the Income Tax Act), will not be considered as an admissible item of cost for tariff purposes if its reasonableness is not established applying the yardstick of 'arms length relationship'. The BPCL is therefore requested to furnish details of the payments made and estimated to be made under the head 'technical service fee' along with the copy of the income tax assessment order for establishing the reasonability of technical service fee payable based on 'arms length relationship.'</p> | <p>The amounts mentioned represent other expenses included within operating costs and not technical service fee payable. No technical service fee is payable by BPCL.</p> |
| <p>(ix). The break up of management and general overheads may please be furnished. The expenditure under this head has come down to Rs.42.77 lakhs in 2006-07 from Rs.47.48 lakhs of the previous year. For the years 2007-08 to 2009-10 the expenditure has been mentioned at Rs.44.23 lakhs, Rs.46.28 lakhs and Rs.48.44 lakhs respectively. The basis adopted for estimating the expenditure for the ensuing three years may be furnished.</p> | <p>Management and general overheads comprise of expenses such as employee costs, administrative expenses such as travel, rent, communication costs etc. These are incurred for the overall management of the jetty and hence have been included as general and administrative overheads. Projections for these expenses have been assumed @ 5% yearly. The historical changes in annual overhead costs are not material and relate to changes with respect to costs of specific employees of BPCL deputed to the facility from time to time.</p> |

| | |
|---|---|
| | The break up of management and general overheads along with method of estimation is furnished. |
| (x). Lease agreement states that BPCL has to pay the lease rental for 20 hectares of area required for siting tank farm area and pipeline routing. No expenditure however has been shown as incurred by BPCL towards lease rental. BPCL is requested to confirm that no lease rental charges are payable to JNPT under the concession agreement. | The possession of the said Land has not been taken so far. |
| (xi). The total preliminary expenses if any, with break up may be furnished and the treatment given to this element in the cost statement may be explained. | No preliminary expenses pertain to the jetty. |
| (xii). The BPCL at its own cost has to provide for insurance cover for various risks as per the license agreement. The expenditure incurred thereon has been indicated at around Rs.5 lakhs per annum. A copy of the agreement entered with the insurance company (ies) may be furnished. | A copy of the Insurance agreement will be furnished. |
| (xiii). The license agreement makes it obligatory on the part of BPCL to operate all associated facilities and cargo handling equipment at the terminal and also the facilities and equipment at the Tank Farm Area including handling and storage of Class A, Class B and Class C liquids. The expenditure, if any, incurred by BPCL in the infrastructure development of the Tank Farm Area and the recurring expenditure, if any, thereon may be furnished. The income received/receivable by BPCL from the services provided at the Tank Farm Area also may be furnished. | BPCL has not put up any Tank farm so far, and therefore no income has been received. |
| (xiv). For some of the services, BPCL might have entered into some outsourcing arrangements. If it has, kindly furnish those details along with the copies of the agreements entered into. | For operations and maintenance of the jetty an agreement has been entered into with Indian Oil Tanking Limited. A copy of the agreement is furnished. |
| (xv). The license agreement states that BPCL has to share the expenditure on deployment of CISF staff with JNPT at a predetermined ratio and additional security arrangements, if so required, can be made by BPCL at its cost. The deployment details of security personnel may be furnished. CISF expenditure upto 2006-07 has been shown as nil and it has been estimated at Rs.96 lakhs for 2007-08. The expenditure has been estimated | Annual CISF expenditure incurred by JNPT is approximately Rs 120 lakhs. This amount is to be shared in a certain proportion by BPCL however the basis for the allocation has not been finalised. Accordingly it has been estimated that 20% (i.e. Rs 24 lakhs) of the total CISF expenditure would be borne by BPCL. Since payments are to be made since 2004-05, the CISF expense for 2007-08 includes amounts payable for a period of 4 years starting from 2004-05. Hence the amount for 2007- |

| | |
|---|--|
| at Rs.24 lakhs each for 2008-09 and 2009-10. It is not clear why wide variation exists in this head of expenditure. Kindly clarify. | 08 has been shown at Rs 96 lakhs. |
| F. CAPITAL EMPLOYED (i). The fixed assets have been shown under 4 categories, viz., (i) plant and machinery, (ii) buildings, sheds and other structures (iii) furniture and fixtures and (iv) others. Kindly furnish the full details such as category wise number of item procured, cost per item, date of commissioning etc. of the investments made till date. | The detailed list of fixed assets has been submitted. |
| (ii). As per the license agreement, the BPCL is expected to undertake the requisite initial capital dredging. BPCL is requested to state whether it undertook any initial capital dredging and if so, the cost thereof. If initial capital dredging has been undertaken, BPCL is requested to state under which category of the fixed assets referred to in para (i) above that expenditure has been grouped. | Initial Capital Dredging at the cost of Rs.28 crores has been undertaken by BPCL. It has been grouped under "Building" category, sub group "Jetty & Approach Trestle" |
| (iii). Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and work in progress and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block. | BPCL confirms that only those assets which have been fully commissioned and are in use have been included in the net block. |
| (iv). No working capital has been assumed by BPCL in the cost statements. BPCL is advised that clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines specifies the limit upto which balances of sundry debtors, inventory and cash balances can be considered for computing working capital and return thereon. BPCL is advised to review its workings afresh. | A review of the operations of the jetty indicates that no working capital is required by the facility as all dealings are done without any credit period. Accordingly we have assumed nil working capital requirements for the facility. |
| (v). With reference to the expenditure on fixed assets, please furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently may be furnished. | Not submitted. |
| (vi). Please confirm whether the fixed assets as on 31.3.2006 and additions proposed during 2007-08 are in accordance with the License Agreement entered into between JNPT and BPCL. Also kindly confirm that the level of investment made is in line with the License Agreement. | The license agreement does not stipulate any levels of investment. The proposed investments are normal capital expenditure associated with such facilities. |
| (vii). The capital employed has been shown in form 4A as Rs.10, 815.39 lakhs, Rs.10, 623.30 lakhs, Rs.9919.44 lakhs and Rs.9215.82 lakhs for the years 2006-07 to 2009-10 respectively. The capital employed allocated to various activities like wharfage, wharfage management and loading arm charges, pipeline compressor pigging, vapourizer and nitrogen | The capital employed has been allocated to each activity. |

| | |
|--|---|
| <p>revenues aggregate respectively to Rs.10375.08 lakhs, Rs.10211.19, Rs.9535.42 lakhs and Rs.8859.65 for the years 2006-07 to 2009-10. BPCL is requested to clarify to which activities the difference in the capital employed amounting to Rs.440.31 lakhs, Rs.412.11 lakhs, Rs.384.02 lakhs and Rs.356.17 lakhs respectively have been allocated. BPCL is requested to furnish activity-wise statements, the totals of which tally with figures furnished in the main statement.</p> | |
| <p>(viii). The return at 15%/6.35% on capital employed has been shown at Sr.No.XI of Form 3A as -0.91% for 2006-07 and at the existing tariff level as 2.72%, 5.53% and 8.10% for 2007-08 to 2009-10. At the proposed tariff level, the ROCE is shown as 8.24%, 11.38% and 16.06% for the years 2007-08 to 2009-10. The methodology adopted for arriving at the ROCE after adjustment of capacity utilisation may pleased be explained.</p> | <p>No adjustments have been made for capacity utilisation as the facility is operating at a capacity higher than 60%.</p> |
| <p>(ix). BPCL has shown the ROCE as a percentage of surpluses before interest and taxes upon capital employed. The basis adopted by BPCL varies from the formula prescribed by this Authority. As per the revised tariff guidelines in the cost plus approach the terminal operator is entitled for a return of 15% per annum on business assets, 6.35% on the business related assets and nil % on social obligation assets. BPCL is advised to prepare the cost statements as per the prescribed format in this respect.</p> | <p>In calculation of ROCE, we have considered only business assets as business related assets and social obligation assets in case of BPCL are Nil. In accordance with the formula prescribed by the authority, a return of 15% is permitted on business assets; accordingly we have considered the same in our ROCE calculation.</p> <p>Form 5B (ii) for each of the services has been updated to reflect this position, Form 4A already reflects the position that the terminal has only business assets which are considered for ROCE.</p> |
| <p>(x). As per the Form 4-B, Oil spill response facilities are to be increased in 2007-08 by Rs.5 crores. Please state whether investment decision in this respect has already been taken and whether the work is in progress. Kindly confirm that this facility will be commissioned in 2007-08. Reduction in unit operating costs or improvement in operational efficiency, if any, on account of the proposed additions to the gross block may be indicated.</p> | <p>Investment Decision has been taken. However, approval has been given by BPCL Board by phasing these expenses over next 3 years.</p> |
| <p>(xi). Clause 2.9.6 of the revised tariff guidelines stipulates that project/feasibility report relied upon by Government, financial institutions and BPCL will be relied upon for assessment of reasonableness of fresh investments made/proposed for creation of capacity. Please furnish a copy of such project/feasibility report.</p> | <p>A copy of the Feasibility report has been submitted.</p> |
| <p>(xii). As per the license agreement, BPCL has to provide the minimum standard facilities as set out in Appendix 1 to the license agreement. The license agreement also permits BPCL to make improvements of the licensed premises as may be necessary for</p> | <p>Instead of furnishing the additional facilities provided, BPCL has submitted the details of investment made by it and IOCL for creating the jetty as under:</p> |

| efficient use and also to provide better associated facilities to improve upon the safety and integrity of the operations. The additional facilities, if any, provided by BPCL at the terminal may please be indicated with cost details. | Sr. No. | Assets created | Rs.in crore. |
|---|--------------|-----------------------------|---------------|
| | 1. | Jetty and approach trestle. | 94.48 |
| | 2. | Furniture and fixtures | 48.38 |
| | 3. | Others | 0.44 |
| | TOTAL | | 143.30 |

G. SCALE OF RATES

| | |
|---|---|
| (i). Concessional tariff for coastal cargoes, as per the policy directions of the Government specified under Clause 4.3 of the revised tariff guidelines may be prescribed for cargoes other than POL including crude oil. | Accepted. |
| (ii). Kindly incorporate in the proposed SOR under a chapter, titled 'General terms and conditions', the standard provisions contained in clauses, (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 to 2.16.3, (iv) 2.18.1 to 2.18.4, (v) 4.5 and (vi) 5.8.1 of the revised tariff guidelines. | The clauses as suggested by TAMP will be incorporated in the scale of rates as considered relevant for terminal operations |
| (iii). BPCL has formulated the proposed Scale of Rates by considering an increase in the range of 34.54% to 150% over the existing tariff. The additional services/facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out. | The hike in tariff is to provide sufficient surpluses to sustain and maintain the level of services being provided as also to improve safety and environmental measures. |
| (iv). A general conditionality should be incorporated in the SOR to specify that users shall not be required to pay for any delay caused by reasons directly attributable to BPCL. | The clause as suggested by TAMP will be incorporated in the scale of rates as considered relevant for terminal operations. |
| (v). A conditionality should also be incorporated in the SOR to specify that in case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of BPCL or any other reasons attributable to BPCL, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL. | Our ROCE Proposal does not include such an eventuality. If this has to be included, then upward revision in proposed Tariffs will have to be made. However, this practice is not being followed in other ports. |

7. BPCL was advised to make a presentation on 20 February 2007. On 20 February 2007, BPCL requested us to reschedule the date of presentation to 16 March 2007. While acceding to the request, BPCL was informed vide our letter dated 21 February 2007 that if the issue is delayed any further for want of its active participation, this Authority will be compelled to notify that the levy of tariff at the jetty does not have the authorization required under the MPT Act, 1963.

8.1. BPCL made a presentation of its proposal on 16 March 2007 when representatives of JNPT were also present. Based on the decisions taken at the meeting, a letter was issued on 22 March 2007 to BPCL (copy endorsed to JNPT) seeking additional clarifications. The clarifications sought and the BPCL's reply thereto received on 26 April 2007 is juxtaposed below:

| Sl. No | Queries raised by us | Reply received from BPCL |
|--------|--|---|
| 1. | BPCL stated that the jetty was built jointly by BPCL and IOCL (Indian Oil Corporation Ltd.) sharing cost equally and hence only 50% of the | The concession agreement between BPCL and JNPT does not have direct references to the issue on ownership of assets located at the liquid cargo jetty. However certain clauses that provide indirect |

| | | |
|----|--|--|
| | <p>value of the asset created is appearing in its books of accounts. Chairman, TAMP desired to know whether the entire value of the asset jointly created by BPCL and IOCL should be considered for revision of the tariff or whether only 50% thereof as appearing in the books of accounts of BPCL should be considered. The representative of the JNPT felt that the contribution made by IOCL should be treated as a grant to BPCL and only the asset value appearing in the books of BPCL should be considered for tariff fixation.</p> | <p>references to the issue have been noted. These have been explained as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Role of licensee- Article -2 Clause 2.1 and Clause 2.2 list out the grant of license and licensee's obligations under the license. It defines the role of the licensee to broadly cover provision of facilities at the terminal. 2. Clause 5.1 (e) reads as "make available all necessary resources including capital investment for construction of the Terminal." This implies own resources or otherwise. 3. Ownership of assets- Clause No 6.1.2 and 6.2 establish the rules of ownership of asset by licensee. 4. Clause 10.8 mentions "assumptions underlying computation of compensation". This clause states that termination payments referring to depreciated costs require reference to statement of costs by an Independent Chartered Accountant and not the books of licensee. <p>While the agreement contemplates the ownership of the assets to be with the licensee, it recognises possibility of encumbrances. The agreement is silent on leasing as a form of ownership as also joint ownership of assets. Termination payments require references, not to licensee's books of accounts, but an independent statement of a Chartered Accountant reflecting that ascertainment of cost of assets that will be taken over irrespective of ownership is an important determinant for termination payments where such references are required.</p> <p>The agreement with IOC requires sharing of depreciation, other costs and revenues in equal proportion. Thus it does not tantamount to a subsidy/grant to BPCL. The joint ownership arrangement is akin to an equity arrangement in the absence of an SPV undertaking in this project. Since termination payments which reference asset value would consider assets as a whole unmindful of the ownership split, return for tariff computation would also be on the same principle. Hence the total costs of the assets may be considered for Tariff setting as would be the case incase of termination payments that are based on depreciated replacement costs.</p> |
| 2. | <p>BPCL informed that they have not assessed independently the design capacity of the jetty and the capacity calculation firmed up by the Engineers India Ltd. in December 1998 has been relied upon by them. BPCL is requested to get the capacity of the jetty assessed and a certification thereto submitted to this Authority at an early date.</p> | <p>A management representation to the effect that capacity is 5.5million MT is provided which is also what is stated by JNPT on its website. An appropriate certification of capacity will be furnished in due course.</p> |

| 3 | <p>By letter dated 12 January 2007 BPCL was inter alia requested to furnish the relevant sections of the Schedule of Rates of JNPT under which the current and proposed rates for wharfage management, loading arm, pipeline charges, bunkering through pipelines, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen and fresh water supply are being levied. At the time of the presentation BPCL informed that for some of the services rendered by them to the trade presently the rates have not been approved by TAMP. In this connection, Chairman, TAMP stated that if any undue profit has been derived by the BPCL, it will have to be set off while revising the tariff. BPCL is requested to furnish a list of such services rendered to the trade and the rates levied therefore since commencement of the jetty operations.</p> | <p>A schedule of these rates has been submitted. The details of the services provided and the rates levied therefor which have not been approved by TAMP are as under:</p> <table border="1" data-bbox="779 271 1294 813"> <thead> <tr> <th></th><th>Wharfage Management</th><th>Rs per MT</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>II</td><td>Loading Arm</td><td>Rs per MT</td><td>2</td></tr> <tr> <td>III</td><td>Pipeline charges</td><td>Rs per MT</td><td>22</td></tr> <tr> <td>IV</td><td>Compressor</td><td>Rs per Hour</td><td>1,500</td></tr> <tr> <td>V</td><td>Hard Pigging</td><td>Rs per operation</td><td>14,500</td></tr> <tr> <td>VI</td><td>Foam Pigging</td><td>Rs per operation</td><td>10,000</td></tr> <tr> <td>VII</td><td>Liquid Nitrogen</td><td>Rs per MT</td><td>13,000</td></tr> <tr> <td>VIII</td><td>BPC Vaporiser</td><td>Rs per operation</td><td>4,750</td></tr> <tr> <td>IX</td><td>Bunkering services through Pipeline</td><td>Rs per MT</td><td>25</td></tr> <tr> <td>X</td><td>Fresh water-Coastal vessels</td><td>Rs per MT</td><td>94.35</td></tr> <tr> <td>XI</td><td>Fresh water-Foreign vessels (\$)</td><td>US \$ per MT</td><td>3.6</td></tr> </tbody> </table> | | Wharfage Management | Rs per MT | | II | Loading Arm | Rs per MT | 2 | III | Pipeline charges | Rs per MT | 22 | IV | Compressor | Rs per Hour | 1,500 | V | Hard Pigging | Rs per operation | 14,500 | VI | Foam Pigging | Rs per operation | 10,000 | VII | Liquid Nitrogen | Rs per MT | 13,000 | VIII | BPC Vaporiser | Rs per operation | 4,750 | IX | Bunkering services through Pipeline | Rs per MT | 25 | X | Fresh water-Coastal vessels | Rs per MT | 94.35 | XI | Fresh water-Foreign vessels (\$) | US \$ per MT | 3.6 |
|--------|--|--|--------|---------------------|-----------|-------------------------|----|--------------|-----------|--------------------------------|-----|------------------|-----------|---------------|----|-------------|-------------|-------------------------------------|----|----------------|------------------|--------------|-----|--------------|------------------|---------------|-----|------------------|-----------|-----------------------|------|-----------------|------------------|----------------|-----|-------------------------------------|-----------|------------------------|---|-----------------------------|-----------|-------|----|----------------------------------|--------------|-----|
| | Wharfage Management | Rs per MT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| II | Loading Arm | Rs per MT | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| III | Pipeline charges | Rs per MT | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IV | Compressor | Rs per Hour | 1,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V | Hard Pigging | Rs per operation | 14,500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VI | Foam Pigging | Rs per operation | 10,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VII | Liquid Nitrogen | Rs per MT | 13,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIII | BPC Vaporiser | Rs per operation | 4,750 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IX | Bunkering services through Pipeline | Rs per MT | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X | Fresh water-Coastal vessels | Rs per MT | 94.35 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| XI | Fresh water-Foreign vessels (\$) | US \$ per MT | 3.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | <p>BPCL stated that additional aggregate throughput of 1 million, 1.65 million and 2.30 million tones of crude is expected to be handled during 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively by ONGC and Reliance Industries Limited. The proposal of BPCL is being forwarded for the comments of ONGC and Reliance Industries Ltd.</p> | <p>The additional aggregate throughput of crude oil is expected to be handled by ONGC only.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | <p>BPCL has proposed a new tariff (Facility Management Charge) of Rs.2.50 per metric tone to be levied on the providers of pipelines used to evacuate/transfer cargo at berth. A doubt cropped up as to whether the expenditure normally to be borne by cargo interest is being shifted to the pipeline providers by the introduction of this tariff. BPCL is requested to furnish (i) the composition of expenditure clubbed under the activity Facility Management Service and (ii) a statement showing the party wise throughput handled during the last 5 years.</p> | <p>A detailed break up of the expenses allocated to facility management charge has been provided. The major items are-</p> <table border="1" data-bbox="779 1289 1278 1764"> <thead> <tr> <th>Sr.No.</th><th>Items</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Equipment Running Costs</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Depreciation</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Repairs & Maintenance Expenses</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Insurance</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>CISF expenses</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Electricity</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>Jetty Operations & Maintenance Cost</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>Employee Costs</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>Travel Costs</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>Rent</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>Communication</td></tr> <tr> <td>12.</td><td>Courier / Postal</td></tr> <tr> <td>13.</td><td>Printing & Stationery</td></tr> <tr> <td>14.</td><td>Inspection fees</td></tr> <tr> <td>15.</td><td>Legal expenses</td></tr> <tr> <td>16.</td><td>Vehicle on Hire</td></tr> <tr> <td>17.</td><td>Bank Guarantee charges</td></tr> </tbody> </table> | Sr.No. | Items | 1. | Equipment Running Costs | 2. | Depreciation | 3. | Repairs & Maintenance Expenses | 4. | Insurance | 5. | CISF expenses | 6. | Electricity | 7. | Jetty Operations & Maintenance Cost | 8. | Employee Costs | 9. | Travel Costs | 10. | Rent | 11. | Communication | 12. | Courier / Postal | 13. | Printing & Stationery | 14. | Inspection fees | 15. | Legal expenses | 16. | Vehicle on Hire | 17. | Bank Guarantee charges | | | | | | | | |
| Sr.No. | Items | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Equipment Running Costs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | Depreciation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | Repairs & Maintenance Expenses | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | Insurance | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5. | CISF expenses | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6. | Electricity | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7. | Jetty Operations & Maintenance Cost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8. | Employee Costs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. | Travel Costs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. | Rent | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. | Communication | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12. | Courier / Postal | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13. | Printing & Stationery | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 14. | Inspection fees | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15. | Legal expenses | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16. | Vehicle on Hire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17. | Bank Guarantee charges | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----|--|---|
| | | <p>A list of the major party wise throughput handled since commencement of operations by BPCL is provided.</p> |
| 6. | BPCL is requested to state (i) whether the concession agreement provides for treatment of the royalty and (ii) whether the exclusion of royalty from cost would run into loss and if yes, the period, upto which such loss is likely to continue. | <p>The computation of the Return on capital employed accruing to the jetty has been calculated by both including and excluding royalty payments as an allowable cost. This computation has been submitted.</p> <p>The relevant clause 2.8.1 of the tariff guidelines is not applicable to the jetty's operations on account of the following reasons:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The concession agreement does not provide for the treatment of royalty. • The proposal to develop the liquid cargo terminal was signed prior to 2003; and • The award to BPCL was on a non compete basis at the behest of the Government to manage the traffic congestion at Mumbai. <p>Hence royalty should be allowed as a pass through cost in the ROCE computation for the jetty.</p> |
| 7. | BPCL has confirmed at one place (Sr.No.xi under operating cost) that it has not taken possession of the 20 hectares of land required for siting tank farm area and pipeline routing. However, at another place (Sr.No.iv under General '), BPCL has stated that the land has been taken from JNPT. BPCL to furnish the correct position in this respect. | At Sr No (xi) it has been correctly stated as the possession of land has not been taken by BPCL. The response provided at Sr No (iv) has been incorrectly stated. |
| 8. | BPCL was requested to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets commissioned. Although in Annexure 4, a list of assets has been submitted, BPCL is yet to furnish the documentary evidence in this regard. | <p>BPCL, a Govt. of India Undertaking, is subject to statutory audit under the provisions of Companies Act 1956 every year. In addition to the above audit, BPCL, being a Government Company is also subject to audit and review of audit by Government Auditors (office of the CAG of India) under the provisions of Companies Act.</p> <p>Therefore all the assets capitalized by the company in its books (which also includes the assets at JNPT) have been audited as part of the audit process by the Statutory and the Government Auditors.</p> |
| 9. | BPCL was requested to furnish the allocation details of capital employed to various activities and sub-activities and ensure the tally of the allocated activity wise capital employed with the | The activity wise capital employed has been provided. Further the differences have been reconciled in Form 4A of the proposal and a copy of the revised proposal has been submitted. |

| | <p>aggregate capital employed shown in the main statement. BPCL was also requested to reconcile the difference in the capital employed shown in the main statement and activity wise statements. The Annexure 5 enclosed although mentions about the additional revenue arising to the liquid cargo jetty on account of the proposed tariff increase, it contains some figures on capital employed. Since the details furnished are not sufficient, BPCL is requested to recast Form 4A and submit a tallied statement to this Authority.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---------------|---------------|---------|---------|---------------|----------|--------|--------|--------|--|---------------------|--------|--------|--------|--|---|--------|--------|--------|--|----------|------|------|------|--|------------|------|------|------|--|---------|------|------|------|--|-----------|------|------|------|--|-------------------|------|------|------|--|-----------|------|------|------|--|--------------|---------------|---------------|---------------|--|
| 10. | <p>BPCL is once again requested to furnish the additional revenue that would be generated on account of the proposed tariff.</p> | <p>The additional revenue arising to the liquid cargo jetty on account of the proposed tariff increase is as follows:</p> <table border="1" data-bbox="779 695 1327 1097"> <thead> <tr> <th>Service</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>Rs. In lakhs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wharfage</td> <td>574.92</td> <td>644.71</td> <td>714.21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Facility management</td> <td>102.49</td> <td>119.79</td> <td>137.04</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wharfage management & Loading arm charges</td> <td>119.57</td> <td>121.33</td> <td>122.98</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pipeline</td> <td>3.50</td> <td>3.54</td> <td>3.59</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Compressor</td> <td>2.50</td> <td>2.53</td> <td>2.56</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pigging</td> <td>0.58</td> <td>0.59</td> <td>0.60</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vaporiser</td> <td>0.28</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nitrogen Revenues</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bunkering</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> <td>0.08</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>804.62</td> <td>893.58</td> <td>982.06</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Service | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Rs. In lakhs. | Wharfage | 574.92 | 644.71 | 714.21 | | Facility management | 102.49 | 119.79 | 137.04 | | Wharfage management & Loading arm charges | 119.57 | 121.33 | 122.98 | | Pipeline | 3.50 | 3.54 | 3.59 | | Compressor | 2.50 | 2.53 | 2.56 | | Pigging | 0.58 | 0.59 | 0.60 | | Vaporiser | 0.28 | 0.30 | 0.30 | | Nitrogen Revenues | 0.70 | 0.70 | 0.70 | | Bunkering | 0.08 | 0.08 | 0.08 | | TOTAL | 804.62 | 893.58 | 982.06 | |
| Service | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Rs. In lakhs. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wharfage | 574.92 | 644.71 | 714.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Facility management | 102.49 | 119.79 | 137.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wharfage management & Loading arm charges | 119.57 | 121.33 | 122.98 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pipeline | 3.50 | 3.54 | 3.59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compressor | 2.50 | 2.53 | 2.56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pigging | 0.58 | 0.59 | 0.60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vaporiser | 0.28 | 0.30 | 0.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nitrogen Revenues | 0.70 | 0.70 | 0.70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bunkering | 0.08 | 0.08 | 0.08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 804.62 | 893.58 | 982.06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11. | <p>BPCL is requested to furnish the full details of the items of expenditure included under the head "other expenses".</p> | <p>The details of the expense items included under the head "other expenses" has been submitted.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12. | <p>Although BPCL has stated that a copy of the insurance agreement has been furnished, this Authority has not received the same. BPCL is requested to submit a copy of the agreement.</p> | <p>A copy of the Insurance Agreement has been submitted.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13. | <p>BPCL is also requested to furnish the cost statements in the prescribed format (i) for the years 2002-03 to 2006-07 based on the actuals and (ii) for the years 2007-08 to 2009-10 based on the cargo projections and the income expenditure estimates.</p> | <p>The cost statements detailing actual expenses from the year 2002-03 till 2005-06 and projected expenses from 2006-07 (estimates for 2006-07 based on 10 month actuals and 2 months estimates) to 2009-10 is submitted.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

8.2. On the points addressed to BPCL and copy endorsed to JNPT the JNPT has furnished its views as under:

- (i). Generally, the entire assets value should be considered for the purpose of ROCE, with entire income and expenditure also being considered. However, we shall offer our final comments after perusing the opinion of CRISIL and comments of BPCL.
- (ii). Regarding the Facility Management charge, the doubt raised by TAMP is valid. This is more so because BPCL has brought out in their proposal that they themselves had considered recovery through wharfage. From their submission it is, however, seen that they feel it may lead to disproportionate increase in wharfage and loss of traffic can not be ruled out. The facility management charge can be considered provided all the tank farm operators agree to the same and also agree not to pass on to the ultimate customer. Otherwise it will defeat the purpose. TAMP may also advise whether this charge would fall under wharfage charges for the purpose of Royalty to JNPT. The agreement with BPCL defines wharfage charges as charges for import/export of liquid cargo to be handled at the berth as specified in the scale of rates.

8.3. As decided at the meeting held on 16 March 2007 ONGC and Reliance were addressed on 22 March 2007 to furnish their comments, if any, on the BPCL's proposal. Reliance in their reply dated 2 April 2007 stated that they agree with their Association's (JNPTLCBUA) comments in this regard. ONGC submitted a written statement in this respect on 8 May 2007 at the time of the joint hearing.

8.4. A letter was addressed to Ministry of Shipping, Road Transport & Highways on 22 March 2007 seeking clarification on the treatment of royalty in this case where the BOT agreement has been signed prior to July 2003 on a nomination basis and there is no other bid available for the purpose of comparison of the rates quoted by the next lower bidder. No reply has been received till date.

9.1. A joint hearing was held on 8 May 2007. At the request of Indian Merchant Chamber (IMC), a copy of the proposal was once again provided to them at the joint hearing to enable them to make written submissions, if any. IMC has not submitted any comments till date.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). BPCL commenced its commercial operation in February 2002. As per the license agreement, for the services provided by BPCL, JNPT should fix the tariffs as per the GOI notification or as directed by Tariff Authority for Major Ports, whichever is applicable. Neither the BPCL nor JNPT approached this Authority till January 2006 for fixing the tariff for the services being provided by BPCL at the jetty. BPCL continues to levy the wharfage charges as per the JNPT scale of rates. For many other services such as wharfage management, pipeline usages etc. the rates being levied by BPCL are not even provided in the SOR of JNPT. Only after continuous persuasion by this Authority, including informing BPCL that this Authority will be constrained to notify that the levy of JNPT tariff has not got the authorization required under the MPT Act, 1963, BPCL submitted a tariff proposal in November 2006. As per the details provided, the traffic handled during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 was 3.50 MMT, 3.32 MMT and 3.24 MMT respectively as against the minimum guaranteed traffic of 3.50 MMT, 3.85 MMT and 4.00 MMT respectively for those years. The operating income for these 3 years stood at Rs.19.12 crores, Rs.17.13 crores and Rs.15.99 crores respectively. Excluding the royalty payment of Rs.5.93 crores, Rs.6.78 crores and Rs.5.87 crores to JNPT, but including the depreciation and other management overheads,

the total operating cost for these three years stood at Rs.8.10 crores, Rs.8.23 crores and Rs.11.16 crores leaving a surplus of Rs.11.01 crores, Rs.8.89 crores and Rs.4.83 crores respectively. The capital employed as furnished by BPCL for these three years of 2004-05 to 2006-07 stood at Rs.121.79 crores, Rs.114.96 crores and Rs.108.15 crores respectively. After adjustment towards capacity utilisation and providing ROCE at 15%, the resultant position is a deficit of Rs.0.64 crores, Rs.8.35 crores and Rs.4.73 crores respectively. Even though the initial tariff arrangement followed by BPCL is not in line with the MPT Act, analysis of the past financial position shows that such arrangement has not resulted in any undue financial benefit to BPCL.

- (ii). (a). The actual throughput handled by BPCL during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 stood at 3.50 Million Metric Tonnes (MMT), 3.32 MMT and 3.24 MMT respectively. BPCL has estimated the throughput for 2007-08 to 2009-10 at 4.01 MMT, 4.79 MMT and 5.48 MMT respectively. Compared to the actual traffic of 2006-07, the projections for 2007-08, 2008-09 and 2009-10 are more by 14.57%, 36.85% and 56.57% respectively.
- (b) On a specific query, BPCL has informed that the traffic projections for the future have been estimated based on the indications given by the main users viz., Reliance Industries Limited, Indian Oil Corporation Ltd. and Oil and Natural Gas Corporation.
- (c). The cargo-wise traffic projection furnished by the BPCL for the purpose of tariff fixation is as under:

In Metric Tonnes

| Sr. No. | Details | 2006-07 (actuals) | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
|---------|--------------|----------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. | Naphtha | 9,30,000 | 6,90,000 | 7,00,000 | 7,10,000 |
| 2. | SKO | 6,92,000 | 6,60,000 | 6,60,000 | 6,60,000 |
| 3. | Edible oil | 5,01,000 | 5,90,000 | 5,90,000 | 5,90,000 |
| 4. | HSD | 2,87,000 | 3,03,000 | 3,25,000 | 3,45,000 |
| 5. | Crude oil | 0 | 10,00,000 | 16,50,00 | 23,00,000 |
| 6. | Others | 8,31,000 | 8,56,700 | 8,66,700 | 8,76,700 |
| | TOTAL | 32,41,000 | 40,99,700 | 47,91,700 | 54,81,700 |

- (d). As per the license agreement, the minimum guaranteed traffic from the 5th year of commencement of the operation is 4 million tonnes per annum. The traffic projected for the years 2007-08 to 2009-10 exceeds the minimum guaranteed traffic and the JNPT and users consulted in this proceeding have not expressed any reservation on the projections. The traffic projections as furnished by BPCL are, therefore, relied upon in this analysis. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to BPCL due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review in line with the revised tariff guidelines.
- (iii). (a). The consolidated operating income from the liquid cargo terminal for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 amounted to Rs.19.12 crores, Rs.17.13 crores and Rs.15.99 crores respectively. The operating income projected, based on the existing tariff and the estimated traffic for the years 2007-08 to 2009-10 is Rs.20.31 crores, Rs 23.01 crores and Rs.25.70 crores respectively. The operating income projected for the next three years is in tandem with the traffic projections for those 3 years.

(b). BPCL has analysed the cost position under the five sub activities, viz, (i) Cargo handling, (ii) Wharfage Management and Loading Arm, (iii) Provision of pipeline, compressor, pigging, vaporizer and nitrogen and (iv) Bunker and supply of fresh water and (v) Facility Management.

(c). As per the cost sheet submitted by BPCL, wharfage income from cargo operation stood at Rs.17.36 crores, Rs.15.81 crores and Rs.14.57 crores respectively for 2004-05, 2005-06 and 2006-07. Based on the existing tariff, the income projected from this activity for the next three years is Rs.18.82 crores, Rs.21.51 crores and Rs.24.18 crores respectively. The increase in income projected matches with the estimated increase in cargo throughput.

(d). The income from wharfage management and provision of loading arm was Rs.89.57 lakhs, Rs.92.18 lakhs and Rs.81.72 lakhs respectively during 2004-05 to 2006-07. The income projected for the next 3 years of 2007-08 to 2009-10 is Rs.86.96 lakhs, Rs.88.24 lakhs and Rs.89.44 lakhs respectively. The increase in the projected income corresponds to the estimated increase in the cargo throughput.

(e). For providing services towards pipeline, compressor, pigging, vaporizer and nitrogen, BPCL collected Rs.45.20 lakhs, Rs.18.43 lakhs and Rs.31.63 lakhs during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. On this group of services to be rendered BPCL expects a revenue collection of Rs.33.58 lakhs, Rs.34.06 lakhs and Rs.34.47 lakhs during the three year period under consideration.

(f). By providing bunkers and supplying fresh water to vessels, the revenue collected during 2004-05 to 2006-07 was Rs.41.55 lakhs, Rs.21.38 lakhs and Rs.28.71 lakhs. BPCL has projected a uniform revenue collection of Rs.28.51 lakhs per annum for providing these services during the next 3 years.

(g). No separate revenue has so far been collected for the activity -facility management. BPCL's proposal is to collect a per tonne revenue under this activity from the tank farm operators.

(iv). BPCL was requested to furnish the authority under which it is presently levying wharfage charges, wharfage management charges, charges for loading arm, pipeline, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen, BPC vaporizer, bunkering services and supply of fresh water. Despite repeated requests, BPCL has not furnished any documentary evidence showing the authority under which the above referred charges are being recovered. It is observed that except wharfage, the charges being recovered for all the other services mentioned above are not authorised as they have not been approved by this Authority. This Authority expresses its displeasure over the unauthorized action of BPCL. It is, however, observed that the income from these services has been accounted for in the books of BPCL and the income therefor has also been projected for the ensuing three years for the tariff analysis. Since these services are required by the trade, charges therefor are prescribed prospectively.

(v). (a). As per the cost sheet submitted by BPCL, the operating cost of the jetty amounted to Rs.6.80 crores, Rs.7.69 crores and Rs.9.74 crores for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07. The projected operating cost for the next 3 years is Rs.10.06 crores, Rs.10.02 crores and Rs.10.72 crores respectively. The items included herein are equipment running cost, royalty payment to JNPT and other expenses excluding depreciation and management and administrative expenses.

(b). Equipment running cost consists of (i) repairs and maintenance, (ii) the cost of spares, (iii) breakdown repairs and (iv) expenses towards meeting the annual

maintenance contracts for preventive maintenance of all the equipment including the marine loading arms, their various valves, fire fighting pumps, jetty pumps, air compressor.

(c). Other expenses consist of electricity, water, safety expenses, pipeline way leave charges, insurance, environment management cost, CISF expenses and jetty operation and maintenance cost payable to Indian Oil Tank Limited.

(d). Management and administration expenses consist of employee cost, travel cost, rent, communication, courier, postal, printing and stationery, inspection fees, legal and miscellaneous expenditure, hire of vehicles and bank guarantee charges.

(e). Coming to the activity-wise details of operating cost, the BPCL has projected the cargo handling expenditure at Rs.8.45 crores, Rs.9.11 crores and Rs.9.78 crores respectively for the ensuing 3 years. The expenditure included herein is equipment running cost, royalty payment to JNPT and other expenses excluding depreciation.

(f). Operating cost towards wharfage management and loading arm amounted to Rs.6.86 lakhs, Rs.6.78 lakhs and Rs.29.43 lakhs respectively during 2004-05 to 2006-07. The expenditure projected for the next 3 years is at Rs.16.44 lakhs, Rs.17.25 lakhs and Rs.18.10 lakhs. The items of expenditure included herein are equipment running cost and other expenses excluding depreciation.

(g). The operating cost for maintaining the pipeline, compressor, pigging, vaporizer and nitrogen amounted to Rs.10.48 lakhs, Rs.13.61 lakhs and Rs.59.81 lakhs respectively during 2004-05 to 2006-07. The expenditure projected for the next 3 years is at Rs.33.53 lakhs, Rs.34.86 lakhs and Rs.36.25 lakhs respectively. The items of expenditure included herein are equipment running cost and other expenses excluding depreciation.

(h). Rs.1.01 lakhs, Rs.1.28 lakhs and Rs.16.32 lakhs respectively were expended during 2004-05 to 2006-07 towards provision of bunker and supply of fresh water to vessels. This expenditure has been pegged at Rs.7.41 lakhs, Rs.7.78 lakhs and Rs.8.17 lakhs respectively for the next 3 years. The items of expenditure included herein are equipment running cost and other expenses excluding depreciation.

(i). The operating expenditure projected by BPCL for the years 2007-08 to 2009-10 is in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of wholesale price index for all commodities announced by the Ministry of Finance, Government of India.

(j). The cost sheet for 2007-08 includes Rs.96 lakhs as CISF expenses. When enquired, BPCL has informed that it is a provisional figure at the rate of Rs.24 lakhs per annum and the expenditure pertaining to the last 4 years has not been settled for want of the demand note from JNPT. It appears there exists a dispute between BPCL and JNPT on the quantum of CISF expenditure to be borne by BPCL. It is to be clarified that inclusion of the estimated expenditure of Rs.24 lakhs per year as furnished by BPCL should not be construed as this Authority settling the dispute of the two organizations or recognizes the estimated amount as the reasonable payment to be made by BPCL to JNPT.

(vi). (a). As already stated at para. (iii)(g) above presently no income is generated under facility management activity. BPCL has prepared a separate cost statement for this activity. The total operating cost under this activity consists of (i) equipment running cost (ii) other expenses such as water, electricity, insurance etc., and (iii) the entire management and administration overheads such as, employee cost, travel cost, rent, communication, courier, postal, printing and stationery, inspection fees, legal and miscellaneous expenditure, hire of vehicle and bank guarantee charges. Capital employed considered under facility management activity consists of office equipment and furniture and fixtures which have a common use.

(b). For the reasons elaborated in para. (xviii), below, this Authority is not inclined to accord approval to the introduction of a per tonne levy as facility management charges on the tank farm operators. Hence, the operating cost such as equipment running cost, other expenses and the entire management and administration overheads considered by BPCL under this activity has been apportioned amongst the other four activities - (i) Cargo handling, (ii) wharfage management, (iii) pipeline, compressor, pigging etc. and (iv) bunkering and water supply- in proportion to the operating cost of those activities. Likewise, the depreciation and capital employed shown under facility management have also been apportioned amongst the other four activities in proportion to the capital employed of those activities. To sum up, while carrying out the cost analysis the operating cost projected by BPCL has not been altered; though the redistribution of the operating cost has been carried out amongst the different activities.

(vii). In compliance with the license agreement, BPCL has made an initial payment of Rs.5 crores to JNPT at the time of commissioning of the jetty. This amount has been capitalized and is being depreciated over a period of 20 years at the rate applicable to fixed assets category as per Companies Act, 1956. The JNPTLCBUA has raised an objection on the deviation in the method of depreciation followed by BPCL. As per the revised tariff guidelines, the upfront payment is required to be amortized over the concessional period of 30 years. The implication of this deviation is that depreciation has been overstated and capital employed is understated. Accordingly, (i) the excess depreciation per year of Rs.25 lakhs has been deleted, (ii) Rs.16.67 lakhs permissible per year has been admitted as amortization expenditure and (iii) the capital employed has been increased by Rs.8.33 lakhs, per year towards unamortized expenditure on this account.

(viii). BPCL has stated that it has not assumed any working capital for operation and maintenance of the jetty as all dealings are done without any credit period.

(ix). (a). As per the cost statement furnished by BPCL, the net block forming capital employed stands at Rs.121.79 crores, Rs.114.96 crores and Rs.108.15 crores respectively for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07. BPCL has identified and presented the net block relating to each of the activities, viz., (i) Cargo handling, (ii) Wharfage Management and Loading Arm, (iii) Provision of pipeline compressor, pigging, vaporizer and nitrogen and (iv) Bunker and supply of water and (v) Facility Management. The allocation made to each of these activities is accepted though the net block shown under facility management has been apportioned among the other four activities while carrying out this tariff setting analysis. The net block at Rs.106.23 crores projected by BPCL for 2007-08 includes a capital addition of Rs.5 crores to augment the oil spill response facilities. BPCL has confirmed that the requisite investment decision in this respect has been taken by its Board. The net block projected for 2008-09 and 2009-10 respectively is Rs.99.19 crores and Rs.92.15 crores.

(b). BPCL has considered all its assets as business assets and it has no assets to classify under the category social obligation assets.

(c). Though in the cost statement the capital employed as on 31 March 2005 has been shown by BPCL as Rs.114 crores, as per the certificate of its Chartered Accountant, the gross acquisition of assets is only Rs.71.65 crores as on that date. When requested, BPCL has clarified that the jetty was built by BPCL and IOCL jointly by sharing the cost equally and the certificate issued by the Chartered Accountant only mentions the acquisition value of the assets as appearing in BPCL books as the balance 50% of the acquisition value of assets has been transferred to IOCL.

(d). While processing the case, a doubt arose whether only 50% of the value of the assets as appearing in the books of accounts of BPCL should be considered. JNPT felt that the contribution made by IOCL should be treated as a grant to BPCL and only the asset value appearing in the books of BPCL should be considered for tariff fixation. BPCL informed that as per the clause pertaining to computation of compensation in the concession agreement, the termination payments referring to depreciated costs require reference to statement of costs by an independent Chartered Accountant and not the books of licensee. Further, the

agreement with IOC requires sharing of depreciation, other costs and revenues in equal proportion and hence according to BPCL the contribution made by IOCL cannot be considered as a grant. BPCL has requested that the total cost of the assets may be considered for tariff setting since termination payments would consider the assets as a whole. At the joint hearing the JNPT representative also expressed the view that the entire asset value could be considered for the purpose of calculation of ROCE. In view of these explanations, the total value of the assets jointly created by IOCL and BPCL has been considered for this tariff setting exercise.

- (x). (a). At the existing level of tariff the royalty payable has been estimated by BPCL at Rs. 6.91 crores, Rs. 7.49 crores and Rs. 8.08 crores respectively for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-2010.
- (b). As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
- (c). The LA was signed by the BPCL in August 1999. The JNPT has informed that the licence was awarded on a nomination basis and no competitive bids were invited as per the directions of the Ministry of Petroleum. Since there is no second bid available for comparison, BPCL has sought pass through of the entire royalty payable to the JNPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal.
- (d). The revised tariff guidelines do not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison. Therefore, the Government has been requested to advise in the matter of treating revenue share/royalty in such cases as cost for tariff fixation. The decision of the Government in this regard is yet to be conveyed to this Authority.
- (e). In the absence of any specific direction from the Government about the treatment of royalty in instant case where no second highest bid is available for comparison, the royalty payable by BPCL is not allowed as pass through. If any decision contrary to this position is received from the Government, it will be open for BPCL to approach this Authority to review this Order to correctly reflect the decision of the Government.
- (xi). (a). The JNPT Liquid Chemical Berth Users Association (JNPTLCBUA) has commented on the expenditure incurred on construction of a multipurpose jetty as it feels a POL jetty to cater to the requirement of the trade could have been constructed at one third of the cost incurred. The views of this Authority in this respect have been brought out in sub-para (xii) of this analysis.
- (b). On the JNPTLCBUA's comment about inadequate facility for handling product mix such as edible oil, chemicals etc. apart from POL products, BPCL has stated that the jetty is designed to handle all liquid cargo and not limited to only POL products. Since the traffic handled at the jetty in the past includes substantial quantity of edible oil and other liquid cargoes other than POL and crude, it is difficult to subscribe to the view that the jetty has been designed only to handle POL products as contended by the Association.
- (c). On the JNPTLCBUA's comment that the additional expenses incurred by its members in dismantling of pipelines and structures and shifting them for commissioning at the BPCL facility sequel to the shifting of liquid cargo handling from JNPT jetty and BPCL not sharing the cost therefor, BPCL has stated that the tank farm owners had to incur expenditure as JNPT had decided to stop handling of liquid cargo from their jetty. This issue does not appear to be relevant for tariff fixing. It has to be recognized that it is for the land lord port trust to decide on the activities to be carried out in its operational area.

(xii). It is observed from the concession agreement entered into between BPCL and JNPT that the jetty has been constructed by BPCL at a cost higher than for a normal oil berth because as per the conditions laid down by JNPT in the BOT agreement berth is expected to cater to vessels carrying containers. BPCL was advised to consider a reasonable amount as capital employed which would be relevant for handling of about 5.5 million tonnes of liquid cargo. BPCL has not responded to this query. As per clause 2.9.11. of the revised tariff guidelines, in the case of private terminal operators, if the investment made is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. That being so, ROCE has been allowed on the entire investment reported.

Notwithstanding the position mentioned above, this Authority finds merit in JNPTLCBUA about the users required to pay higher tariff due to over specification of the assets to be created. If the intention of JNPT is to use this terminal as container terminal in future and shift liquid bulk operation elsewhere, then the benefit of investment already made in this jetty should be recovered from the prospective container terminal operator and the benefit should be passed on to the liquid bulk users through reduced tariff in future.

(xiii). BPCL was requested to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets commissioned and included in the gross block. Instead of complying with the request BPCL has replied that it being a Government of India Undertaking, is subject to statutory audit under the provisions of the Companies Act, 1956 and is also subject to audit and review by the Comptroller and Auditor General of India. The BPCL has reiterated that all the assets capitalized in its books which also include the assets at JNPT, have been audited as part of the audit process by the statutory and the Government auditors.

(xiv). BPCL was advised to arrive at the designed capacity of the jetty with reference to the designed parameters of the facilities created/to be created. Initially, BPCL informed that it has not assessed independently the designed capacity and the capacity calculations firmed up by the Engineers India Ltd. (who carried out the feasibility study) was relied upon. When BPCL was requested to get the capacity assessed independently and a certification thereto obtained, BPCL informed that as per their assessment the capacity is 5.5 million tonnes which is also what is stated by JNPT in its website. Although BPCL has assured that an appropriate certification of the capacity will be furnished we have not received such a certification till date. In the absence of any scientific calculation substantiating the designed capacity of the jetty, this Authority is constrained to accept the capacity of the jetty as 5.5 million tonnes as stated by BPCL.

(xv). In light of the analysis given above, the cost statements for the jetty as a whole and for different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (e).

(a). Summarized results of the main activities and the jetty as a whole are as follows:

| Sr. No. | Particulars | Operating Income (Rs. in lakhs) (at the existing tariff) | | | (Net surplus(+)/Deficit(-) (Rs. in lakhs) | | | | (Net surplus (+)/Deficit (-) as a % of operating Income. | | | Average Surplus/D eficit % |
|---------|-------------------------|--|---------|---------|--|---------|---------|---------|---|---------|---------|----------------------------------|
| | | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | Total | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | |
| 1. | Cargo handling | 1882.27 | 2150.62 | 2418.12 | -189.02 | 196.17 | 539.53 | 548.68 | -10.04 | 9.12 | 22.31 | 7.13 |
| 2. | Wharfage management | 86.96 | 88.24 | 89.44 | -155.98 | -139.85 | -129.47 | -425.30 | -179.37 | -158.49 | -144.75 | -160.87 |
| 3. | Pipeline pigging etc. | 33.58 | 34.06 | 34.47 | -351.91 | -325.94 | -311.52 | -989.37 | -1047.99 | -956.97 | -903.74 | -969.56 |
| 4. | Bunker and water supply | 28.51 | 28.51 | 28.51 | -15.67 | -12.10 | -11.05 | -38.82 | -54.96 | -42.43 | -38.76 | -45.38 |
| 5. | TERMINAL AS A WHOLE | 2031.32 | 2301.43 | 2570.54 | -712.58 | -281.72 | 87.49 | -906.81 | -35.08 | -12.24 | 3.40 | -0.15 |

(b). The activity-wise additional revenue sought to be generated by BPCL through the proposed tariff revision, as arrived at by applying the proposed percentage of increase in rates on the estimated level of tariff is as follows:

| Sl. No. | Activity | Additional Income | | | Total |
|------------|-------------------------|-------------------|---------------|---------------|----------------|
| | | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | |
| 1. | Cargo handling | 574.92 | 644.71 | 714.21 | 1933.84 |
| 2. | Wharfage management | 119.57 | 121.33 | 122.98 | 363.88 |
| 3. | Pipeline pigging etc | 7.56 | 7.66 | 7.75 | 22.97 |
| 4. | Bunker and water supply | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.24 |
| 5. | Facility management | 102.49 | 119.79 | 137.04 | 359.32 |
| | Total | 804.62 | 893.57 | 982.06 | 2680.25 |

(xvi). The increase in rates proposed is required to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost deficit position for the terminal as a whole. Since the percentage of proposed hike varies with different activities, the summarised result brought out at para. (xv)(a) above are analysed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective activities reckoning with the estimated additional revenue position brought out at para. (xv) (b) above.

(xvii). The estimated financial position at the existing level of tariff for the jetty as a whole shows an aggregate deficit of Rs.9.06 crores for the three years of 2007-08, 2008-09 and 2009-10 vis-a-vis the targeted additional revenue generation of Rs.26.80 crores through the proposed tariff revision.

(xviii). By introducing a new revenue stream as facility management, BPCL has proposed to generate an aggregate additional income of Rs.3.59 crores during the next three years. The expenditure to be covered under this levy are a part of equipment running cost, a part of other expenses like water, electricity etc. and the entire management and administrative overheads such as employee cost, travel cost, rent, etc. The proposed charge at Rs.2.5 per tonne is recoverable from the tank farm operators. JNPT has stated that it is not in favour of this levy. BPCL has contended that this segment of users of the jetty does not contribute for the operation and maintenance of the jetty. JNPTLCBUA has opposed introduction of the facility management charges stating that it is unjustified and such a levy does not exist in any other ports. This Authority is of the view that the management and administrative overheads are part of every commercial units and such expenditure has to be apportioned to all the activities. BPCL's proposal to separate this expenditure from wharfage and other services and recover it from the tank farm operators lacks merit since it attempts to saddle one segment of jetty users with a levy which they need not bear. This Authority, therefore, does not approve the proposal of the BPCL to introduce the facility management charges.

(xix). The wharfage management activity shows an aggregate deficit of Rs.4.25 crores which is 160.87% of the operating income. BPCL has sought a rate increase of 125% on this activity (from existing Rs.2 per tonne to Rs.4.5 per tonne). In view of the deficit position reflected in the income-cost analysis, the hike sought by BPCL is approved.

(xx). The activity of providing pipeline services, compressor, hard pigging, foam pigging and liquid nitrogen shows an aggregate deficit of Rs.9.89 crores during the ensuing 3 years which is 969.16% of the operating income. The increase sought by BPCL on these activities is 13.63% on pipeline charges, 66.66% on compressor charges, 24.13% on hard pigging and 20% on foam pigging, 53.84% in liquid nitrogen charges and 57.89% on vaporizer charges. In view of the deficit position reflected in the cost analysis, the upward revision sought by BPCL is approved.

(xi). The activity bunkering services and supply of fresh water to vessels shows a deficit of Rs.0.39 crores for the 3 years 2007-08 to 2009-10. The average deficit expressed as a percentage of operating income shows a negative figure of 45.38. BPCL has not sought any increase in rates on the fresh water supply to coastal and foreign going vessels. It has however sought a rate increase of 20% (from Rs.2.5 per MT to Rs.30/- per MT) on bunkering services. Since the cost analysis of this activity shows a deficit position, the rate increase of 20% on bunkering services as sought by BPCL is approved.

(xxii). The cargo handling activity shows an aggregate surplus of 5.47 crores. BPCL has sought an increase in rates ranging between 2.35% and 34.55% in wharfage. Although the stated position of this Authority is not to allow any increase in tariff for those activities which show a surplus, the fact remains that at the existing level of tariff the terminal as a whole shows an aggregate deficit of Rs.9.06 crores for the three years of 2007-08 to 2009-10. Acceding to the rate increase sought in the other three activities, viz., (i) wharf management, (ii) pipeline pigging etc. and (iii) bunker and water supply would generate additional revenue of Rs.3.87 crores leaving a net deficit of Rs.5.19 crores. Since the group of users availing the facilities provided at the jetty is generally the same, this Authority approves increase in the wharfage rates to the extent required to cover the resultant deficit of Rs.5.19 crores. An 8% across-the-board increase in the existing wharfage rates would meet this requirement.

(xxiii). Presently, BPCL levies a charge of U.S. \$ 3.60 per MT for supply of fresh water to foreign going vessels. A concessional coastal rate therefor at Rs.87.13 per MT considering the present exchange rate of one U.S \$ = Rs.40.34 is prescribed.

(xxiv). (a). On the request of this Authority, BPCL has agreed to incorporate in the SOR the standard provisions contained in clauses (i) 2.11.1, (ii) 2.15, (iii) 2.16.1 to 2.16.3, (iv) 2.18.1 to 2.18.4, (v) 4.5 and (vi) 5.8.1 of the revised tariff guidelines. Likewise, BPCL has also agreed to incorporate a conditionality whereby the users shall not be required to pay for any delay caused by reasons directly attributable to BPCL.

(b). BPCL was advised to incorporate in the SOR a conditionality specifying that in case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of BPCL or any other reasons attributable to BPCL, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL. Although BPCL has expressed its resentment stating that accepting this conditionality would warrant an upward revision in the proposed tariff, this Authority introduces such a clause in the SOR as has been done in the case of other private terminals operating in the Major Port Trusts.

(c). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports/private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

12.1. In the result and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the BPCL attached as Annex – II.

12.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the BPCL will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. In this regard, BPCL may be required to furnish to this Authority through JNPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If BPCL fails to provide such information within the stipulated time limit the JNPT may initiate appropriate action against BPCL. This Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of BPCL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

12.4. The tariff of the BPCL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the BPCL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff. Analysis of variation may also be made at the time of the next review and adjustments may be made as provided in the revised tariff guidelines.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2007/Exty.]

Annex-I(a)
Rs.in lakhs

| Bharat Petroleum Corporation Limited Consolidated cost statement (Rs. in Lakhs) | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|
| Sr.No. | Particulars | Actuals | | | As per BPCL | | | As moderated by TAMP | | |
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | Traffic in MTs | 3,509.873 | 3,326.222 | 3,244.450 | 4,009.700 | 4,791.700 | 5,481.700 | 4,009.700 | 4,791.700 | 5,481.700 |
| II | Operating Income | | | | | | | | | |
| | Wharfage | 1,736.10 | 1,581.05 | 1,457.56 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 |
| | Facility Management | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | Wharfage Management & Loading Arm | 89.57 | 92.18 | 81.72 | 86.96 | 88.24 | 89.44 | 86.96 | 88.24 | 89.44 |
| | Pipeline, Compressor, Pigging, Vaporiser etc | 45.20 | 18.43 | 31.63 | 33.58 | 34.06 | 34.47 | 33.58 | 34.06 | 34.47 |
| | Bunker & Water Supply | 41.55 | 21.38 | 28.71 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 |
| | Total | 1,912.42 | 1,713.04 | 1,599.62 | 2,031.32 | 2,301.43 | 2,570.54 | 2,031.32 | 2,301.43 | 2,570.54 |
| III | Operating cost | | | | | | | | | |
| | Wharfage | 655.24 | 741.78 | 859.24 | 845.18 | 911.66 | 978.17 | 261.64 | 218.36 | 228.00 |
| | Facility Management | 6.85 | 6.38 | 9.06 | 103.44 | 31.21 | 30.98 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| | Wharfage Management & Loading Arm | 6.86 | 6.78 | 29.43 | 16.44 | 17.25 | 18.10 | 27.92 | 23.28 | 24.28 |
| | Pipeline, Compressor, Pigging, Vaporiser etc | 10.48 | 13.61 | 59.81 | 33.53 | 34.86 | 36.25 | 56.95 | 47.04 | 48.63 |
| | Bunker & Water Supply | 1.01 | 1.28 | 16.32 | 7.41 | 7.78 | 8.17 | 12.59 | 10.50 | 10.97 |
| | Total | 680.44 | 769.83 | 973.86 | 1006.00 | 1002.76 | 1071.67 | 359.1 | 299.18 | 311.88 |
| IV | Amortization | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 16.67 | 16.67 | 16.67 |
| V | Depreciation | 683.85 | 683.99 | 681.40 | 692.09 | 703.87 | 703.62 | 667.11 | 678.89 | 678.64 |
| VI | Management O/Heads (Fully allocated to facility management by BPCL) | 39.01 | 47.48 | 48.77 | 44.23 | 46.28 | 48.44 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| VII | Total operating cost(III+IV+V+VI) | 1403.30 | 1501.30 | 1704.03 | 1742.32 | 1752.91 | 1823.73 | 1042.88 | 994.74 | 1007.19 |
| VIII | Net surplus/deficit (II-VII) | 509.12 | 211.74 | -104.41 | 289.00 | 548.52 | 746.81 | 988.44 | 1,306.69 | 1,563.35 |
| IX | Capital employed | 12,179.50 | 11,496.70 | 10,815.50 | 10,623.20 | 9,919.40 | 9,215.90 | 10,631.53 | 9,927.73 | 9,224.23 |
| X | Return On Capital Employed | 1,826.93 | 1,724.51 | 1,622.33 | 1,593.48 | 1,487.91 | 1,382.39 | 1,701.04 | 1,588.44 | 1,475.88 |
| XI | Capacity Utilisation | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| XII | Return adjusted for Capacity utilisation | 1,165.87 | 1,724.51 | 957.01 | 1,593.48 | 1,487.91 | 1,382.39 | 1,701.04 | 1,588.44 | 1,475.88 |
| XIII | Net surplus/ deficit after Return (VIII-XII) | -656.75 | -1,512.77 | -1,061.42 | -1,304.48 | -939.39 | -635.58 | -712.60 | -281.75 | 87.47 |
| XIV | Net Surplus/deficit as a % of operating income | -34.34% | -88.31% | -66.35% | -64.22% | -40.82% | -24.73% | -35.08% | -12.24% | 3.40% |
| XV | Surplus/deficit as a % of operating income | | -0.63 | | | -0.43 | | | -0.15 | |

Note: 1) The operating cost and management overheads considered by BPCL under facility management has been apportioned amongst other four activities in proportion to their operating cost.

2) The depreciation and capital employed considered by BPCL under facility management has been apportioned amongst other four activities in proportion to the capital employed of those activities.

/ Annex-I(b)
Rs. in lakhs

| Bharat Petroleum Corporation Limited Cost Statement for Wharfeage | | | | | | | | | | |
|--|--|----------|----------|----------|-------------|----------|----------|----------------------|----------|----------|
| Sr.No. | Particulars | Actuals | | | As per BPCL | | | As moderated by TAMP | | |
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | Operating income | 1,736.10 | 1,581.05 | 1,457.56 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 | 1,882.27 | 2,150.62 | 2,418.12 |
| II | Operating cost including management overheads | 655.24 | 741.78 | 859.24 | 845.18 | 911.66 | 978.17 | 261.64 | 218.36 | 228.00 |
| III | Amortization | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 12.68 | 12.68 | 12.68 |
| IV | Depreciation | 502.30 | 502.45 | 502.45 | 514.32 | 526.20 | 526.20 | 502.70 | 514.5 | 514.30 |
| V | Total operating cost (II+III+IV) | 1157.54 | 1244.23 | 1361.69 | 1359.50 | 1437.86 | 1504.37 | 777.02 | 745.54 | 754.98 |
| VI | Operating surplus(I-V) | 578.56 | 336.82 | 95.87 | 522.77 | 712.76 | 913.75 | 1,105.25 | 1,405.08 | 1,663.14 |
| VII | Capital employed | 8,997.00 | 8,497.80 | 7,995.50 | 7,981.10 | 7,454.90 | 6,928.80 | 8,089.18 | 7,555.69 | 7,022.55 |
| VIII | Return On Capital Employed | 1,349.55 | 1,274.69 | 1,199.33 | 1,197.17 | 1,118.24 | 1,039.32 | 1,294.27 | 1,208.91 | 1,123.61 |
| IX | Capacity Utilisation | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | Return adjusted for Capacity utilisation | 861.23 | 1,274.69 | 707.48 | 1,197.17 | 1,118.24 | 1,039.32 | 1,294.27 | 1,208.91 | 1,123.61 |
| XI | Net surplus/deficit after Return(VI-X) | -282.67 | -937.87 | -611.61 | -674.40 | -405.48 | -125.57 | -189.02 | 196.17 | 539.53 |
| XII | Net Surplus/deficit as a % of operating income | -16.28% | -59.32% | -41.96% | -35.83% | -18.85% | -5.19% | -10.04% | 9.12% | 22.31% |
| XIII | Av. Net surplus/deficit as a % of op. income | | -39.19% | | | -19.96% | | | 7.13% | |

Annex-I(c)
Rs. in lakhs

| Bharat Petroleum Corporation Limited Cost Statement for Wharfeage Management | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|----------|----------|-------------|---------|---------|----------------------|---------|---------|
| Sr.No. | Particulars | Actuals | | | As per BPCL | | | As moderated by TAMP | | |
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | Operating income | 89.57 | 92.18 | 81.72 | 86.96 | 88.24 | 89.44 | 86.96 | 88.24 | 89.44 |
| II | Operating cost including management overheads | 6.86 | 6.78 | 29.43 | 16.44 | 17.25 | 18.10 | 27.92 | 23.28 | 24.28 |
| III | Amortization | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1.49 | 1.49 | 1.49 |
| IV | Depreciation | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 62.77 | 61.42 | 61.4 | 61.38 |
| V | Total operating cost (II+III+IV) | 69.63 | 69.55 | 92.20 | 79.21 | 80.02 | 80.87 | 90.83 | 86.17 | 87.15 |
| VI | Operating surplus(I-V) | 19.94 | 22.63 | -10.48 | 7.75 | 8.22 | 8.57 | -3.87 | 2.07 | 2.29 |
| VII | Capital employed | 1,126.30 | 1,063.50 | 1,000.80 | 938.00 | 875.20 | 812.50 | 950.7 | 887.03 | 823.49 |
| VIII | Return On Capital Employed | 168.95 | 159.53 | 150.12 | 140.70 | 131.28 | 121.88 | 152.11 | 141.92 | 131.76 |
| IX | Capacity Utilisation | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| X | Return adjusted for Capacity utilisation | 107.81 | 159.53 | 88.56 | 140.70 | 131.28 | 121.88 | 152.11 | 141.92 | 131.76 |
| XI | Net surplus/deficit after Return (VI-X) | -87.87 | -136.90 | -99.04 | -132.95 | -123.06 | -113.31 | -155.98 | -139.85 | -129.47 |
| XII | Net Surplus/deficit as a % of operating income | -98.11% | -148.51% | -121.19% | -152.89% | -139.46% | -126.68% | -179.37% | -158.49% | -144.75% |
| XIII | Ave.Net surplus/deficit as a % of operating income. | | | -122.60 | | | -139.68 | | -160.87 | |

Annex-I(d)
Rs.in lakhs

| Bharat Petroleum Corporation Limited | | | | | | | | | | |
|---|--|----------|-----------|-----------|-------------|----------|----------|----------------------|----------|----------|
| Cost Statement for Pipelines, Compressor, Pigging etc | | | | | | | | | | |
| Sr.No. | Particulars | Actuals | | | As per BPCL | | | As moderated by TAMP | | |
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | Operating income | 45.20 | 18.43 | 31.63 | 33.58 | 34.06 | 34.47 | 33.58 | 34.06 | 34.47 |
| II | Operating cost including management overheads | 10.48 | 13.61 | 59.81 | 33.53 | 34.86 | 36.25 | 56.95 | 47.04 | 48.63 |
| III | Amortization | | | | | | | 2.27 | 2.27 | 2.27 |
| IV | Depreciation | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 96.03 | 93.94 | 93.93 | 93.91 |
| V | Total operating cost (II+III+IV) | 106.51 | 109.64 | 155.84 | 129.56 | 130.89 | 132.28 | 153.16 | 143.24 | 144.81 |
| VI | Operating surplus (I-V) | -61.31 | -91.21 | -124.21 | -95.98 | -96.83 | -97.81 | -119.58 | -109.18 | -110.34 |
| VII | Capital employed | 1,720.80 | 1,624.70 | 1,528.70 | 1,432.70 | 1,336.70 | 1,240.60 | 1452.09 | 1354.78 | 1257.38 |
| VIII | Return On Capital Employed | 258.12 | 243.71 | 229.31 | 214.91 | 200.51 | 186.09 | 232.33 | 216.76 | 201.18 |
| IX | Capacity Utilisation | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | Return adjusted for Capacity utilisation | 164.72 | 243.71 | 135.27 | 214.91 | 200.51 | 186.09 | 232.33 | 216.76 | 201.18 |
| XI | Net surplus/deficit after Return (VI-X) | -226.03 | -334.92 | -259.48 | -310.89 | -297.34 | -283.90 | -351.91 | -325.94 | -311.52 |
| XII | Net Surplus/deficit as a % of operating income | -500.07% | -1817.23% | -820.35% | -925.80% | -872.97% | -823.61% | -1047.99% | -956.97% | -903.74% |
| XIII | Ave.Net surplus/deficit as a % of operating income | | | -1045.88% | | | -874.12 | | -969.56% | |

| Bharat Petroleum Corporation Limited Cost Statement for Bunkers & Water Supply | | | | | | | | | | |
|---|---|---------|---------|---------|-------------|---------|---------|----------------------|---------|---------|
| Sr.No. | Particulars | Actuals | | | As per BPCL | | | As moderated by TAMP | | |
| | | 2004-05 | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 | 2007-08 | 2008-09 | 2009-10 |
| I | Operating income | 41.55 | 21.38 | 28.71 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | 28.51 | |
| II | Operating cost including management overheads | 1.01 | 1.28 | 16.32 | 7.41 | 7.78 | 8.17 | 12.59 | 10.5 | 10.97 |
| III | Amortization of Up-front payment | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.21 | 0.21 | 0.21 |
| IV | Depreciation | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.25 | 9.05 | 9.06 | 9.05 |
| V | Total operating cost (II+III+IV) | 10.26 | 10.53 | 25.57 | 16.66 | 17.03 | 17.42 | 21.85 | 19.77 | 20.23 |
| VI | Operating surplus (I-V) | 31.29 | 10.85 | 3.14 | 11.85 | 11.48 | 11.09 | 6.66 | 8.74 | 8.28 |
| VII | Capital employed | 165.50 | 156.20 | 147.00 | 137.70 | 128.50 | 119.20 | 139.56 | 130.23 | 120.81 |
| VIII | Return On Capital Employed | 24.83 | 23.43 | 22.05 | 20.66 | 19.28 | 17.88 | 22.33 | 20.84 | 19.33 |
| IX | Capacity Utilisation | 63.82% | 60.48% | 58.99% | 72.90% | 87.12% | 99.67% | 72.90% | 87.12% | 99.67% |
| X | Return adjusted for Capacity utilisation | 15.84 | 23.43 | 13.01 | 20.66 | 19.28 | 17.88 | 22.33 | 20.84 | 19.33 |
| XI | Net surplus/deficit after Return (VI-X) | 15.45 | -12.58 | -9.87 | -8.81 | -7.80 | -6.79 | -15.67 | -12.10 | -11.05 |
| XII | Net surplus/deficit as a % of operating income | 37.18% | -58.84% | -34.37% | -30.88% | -27.34% | -23.82% | -54.96% | -42.43% | -38.76% |
| XIII. | Ave. Net surplus/deficit as a % of operating Income | | | -43.46 | | | -18.34 | | | -45.38 |

ANNEX-II**BPCL- IOCL LIQUID CARGO JETTY
JN-PORT, SHEVA, NAVIMUMBIA.****SCALE OF RATES****CHAPTER - I****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (iv). "Marine Loading Arm" means by which liquid cargo is loaded to/discharged from vessel used for petroleum products.

- (v). “Vaporizer” means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (vi). “Wharf Management” means various services provided by BPCL – IOCL liquid cargo jetty during the cargo operation of vessel at the jetty.
- (vii). “Compressor” means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation.
- (viii). “Pigging” means clearing/emptying/cleaning of dock lines before/after cargo operation using compressed air/nitrogen/water.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). All dollar denominated tariff shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any public sector banks as may be notified from time to time.
- (b). The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (c). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (v). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage area including wharfage.

(d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from /to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(e). The charges for coastal cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(vi). Interest on delayed payments / refunds:

(a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 14.75%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users equally.

(c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

(vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(ix). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.

(x). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.

(xi).

- (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

CHAPTER-II

WHARFAGE CHARGES

| Sr.No. | Tariff category | Foreign rate per metric tonne (in Rs.) | Coastal rate per metric tonne (in Rs.) |
|---------------------------------|---|--|--|
| 2.1. PETROLEUM PRODUCTS: | | | |
| (1) | Sko, LDO | 29.70 | 29.70 |
| (2) | HSD,FO, Base Oil, CBFS, AHE | 45.90 | 45.90 |
| (3) | Naphtha, MS | 72.90 | 72.90 |
| (4) | AFS | 91.80 | 91.80 |
| 5) | Crude Oil | 40.50 | 40.50 |
| 2.2. CHEMICALS: | | | |
| (1) | MEG, Styrene, Butyl Acrylate, Crude Glycol, LAB, Xylene | 91.80 | 55.08 |
| (2) | Unenumerated chemicals | 113.40 | 68.04 |
| 2.3. OTHER LIQUID CARGO: | | | |
| (1) | Edible Oil | 48.60 | 29.16 |
| (2) | Acid | 91.80 | 55.08 |
| (3) | Molasses | 37.80 | 22.68 |

NOTES:

- a) BPCL-IOCL liquid cargo jetty will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- b) Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- c) Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- d) Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- e) Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/ coastal bill of lading in the case of import cargo and shipping bill/ bill of coastal goods in the case of export cargo.
- f) The gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as cut-turn report / intake certificate duly signed by central excise/ ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these details, the tonnage/measurement arrived at by actual test check by the BPCL-IOCL Liquid cargo jetty administration shall be taken as gross tonnage/measurement.
- g) Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

CHAPTER-IIIMISCELLANEOUS CHARGES

| Sr.No. | Particulars | Unit | Foreign rate | Coastal rate |
|--------|--|---------------|--------------|--------------|
| 3.1. | Wharfage Management charges – for the use of loading arm/ intermediate pipeline | per MT | Rs.4.50 | Rs.2.70 |
| 3.2. | Loading Arm charges –for the use of the loading arm while handling petroleum cargo at the jetty. | per MT | Rs.5.00 | Rs.3.00 |
| 3.3. | Pipeline charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's cross country pipeline. | per MT | Rs.25.00 | Rs.15.00 |
| 3.4. | Compressor charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's compressor for pipeline blowing/ pigging operation | per hour | Rs.2500.00 | Rs.1500.00 |
| 3.5. | Hard pigging charges - for the use of hard pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used | per operation | Rs.18000.00 | Rs.10800.00 |
| 3.6. | Foam pigging charges - for the use of foam pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used | per operation | Rs.12000.00 | Rs.7200.00 |
| 3.7. | Liquid nitrogen charges - for purchase of nitrogen for pigging operation incase of imports/ exports of class 'A' product. | per MT | Rs.20000.00 | Rs.12000.00 |
| 3.8. | BPC vaporizer charges - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's nitrogen vaporizer | per operation | Rs.7500.00 | Rs.4500.00 |
| 3.9. | Bunkering charges –for handling bunker fuel at the jetty. | per MT | Rs.30.00 | Rs.18.00 |
| 3.10. | Water charges –for supply of fresh water to vessels. | per MT | U.S.\$3.60 | Rs.87.13 |

- - - - -